

Magasinet Bus

Fredag 28. marts 2025 - nummer 3 - 13. årgang

El-busser var samlet til test

Læs mere side 54 - 61

Politiet tog en pirattaxi
på fersk gerning

Læs mere side 32

Over 4,3 millioner passagerer
har svirpet sig til en tur

Læs mere side 4

74-årig busmekaniker sagde tak for dagene
efter knap 60 år med motorer med mere

Læs mere side 22

Styrket busbetjening på Østfyn
bliver promoveret med kaffe-poter

Læs mere side 11

Hos ingeniørvirksomhed i Nordborg
banker et hjerte for elektriske
løsninger til store og små køretøjer

Læs mere side 37 - 47

Kvindernes internationale kampdag er en enkelt dag som andre mærkedage

Lørdag 8. marts var det Kvindernes Internationale Kampdag. I den anledning kom det frem, at 20,3 procent af kvindelige lønmodtagere, svarende til godt hver femte, har et hårdt psykisk arbejdsmiljø.

Hver femte kvinde - det er mange. Og der bør være grund nok til at tage det alvorligt - og gøre noget ved at få bragt delen ned.

Ovennævnte stammer fra en analyse fra Arbejdernes Erhvervsråd, som i samme omgang nævner, at det for mændenes vedkommende drejer sig om, at 14,8 procent har et hårdt psykisk arbejdsmiljø - det er omkring hver syvende.

Men hvorfor skal der en international kampdag til, for at forholdet bliver trukket frem i lyset? Og hvorfor er fokus på kvinder? For hver syvende mand er også mange.

Analysen fra Arbejdernes Erhvervsråd satte nogle tanker i gang - og det blev til følgende.

Hver eneste dag bør være en dag til at kæmpe for, at vi respekterer hinanden for det vi er og kan uanset, om vi er høje eller lave, tynde eller tykke, kvinder eller mænd - eller noget ind i mellem.

For selvom det er over 150 år siden, at arbejderne begyndte at organisere sig i fagforeninger og siden har opnået meget i forhold til ligestilling på en lang række områder - er der meget at kæmpe for.

Både det, der er opnået - og på områder, hvor det halter.

Det handler om meget mere end forholdet mellem arbejdstagere og arbejdsgivere, hvor overenskomster på normal-lønsmrådet eksempelvis sikrer, at chauffører uanset køn, hudfarve eller andet, får samme løn.ov

Vi kan bare kaste et blik over Atlanterhavet og det, der sker i det politisk to-delte USA, hvor én gruppe preser og truer den anden.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

*Magasinet Bus bliver udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:
redaktionen@transportnyhederne.dk*

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.



Ses vi?



**Vi glæder os til at vise jer
en lille nyhed**



**Vi byder selvfølgelig på friskbrygget kaffe mm. i messebussen,
og trænger du til et hvil, er der vores dejlige bløde stole.**

Hal H - stand 6030

Kollektiv transport



Det er passagererne på buslinje 5C, som via København kører mellem Herlev Hospital og Københavns Lufthavn på Amager, der har brugt Rejsekort som app flest gange med over 600.000 tjek-ind.

Over 4,3 millioner passagerer har svirpet sig til en tur med Movia

Rejsekort som app er nu blevet brugt 4.300.000 gange i trafikselskabet Movia's busser på Sjælland og øerne, siden app'en blev lanceret i september sidste år - over 600.000 af app-rejserne er foretaget i buslinje 5C, der via København kører mellem Herlev Hospital og Københavns Lufthavn på Amager

Rejsekort som app blev lanceret i september sidste år, og hos Movia, hvor passagerne har nu brugt den over 4,3 millioner gange inklusiv en testperiode fra april til september, sker hvert fjerde Rejsekort-check ind i busserne i app'en - en andel, der er stigende.

- Vi ved, at det længe har været et ønske for vores passagerer, at Rejsekortet kunne ligge på mobilen i stedet for lommen eller tasken. Derfor er vi også meget glade for, at så mange allerede har taget appen i brug i Movia's busser.

Kollektiv transport

Kollektiv transport skal være det nemme valg i hverdagen, og her spiller Rejsekort som app en afgørende rolle, siger Stine Sander, der er direktør for kunder og kommunikation i Movia.

Tjek ind med venner, børn og hund

Rejsekort som app er udviklet i samarbejde med trafiksselskaberne i Danmark med et mål om, at 90 procent af Rejsekort-brugerne skifter plastikkortet ud med app'en. App'en bliver løbende udvidet med flere funktioner, og senest er det blevet muligt at checke medrejsende ind på sin rejse.

- Når hver fjerde Rejsekort-rejse i bussen i dag sker på app'en, viser det os, at den skaber værdi for vores passagerer. Og det gør kun Rejsekort som app endnu mere attraktiv, at man nu kan tage op til 28 venner og familie med, kan checke børn, en hund eller cykel ind og på den måde lettere rejse sammen. Vi forventer, at det vil få endnu flere til at bruge Rejsekort som app, siger Stine Sander.

For at gøre mere opmærksom på appen i rejsesituationer, vil Movia i den kommende tid sætte klistermærker op på de blå Rejsekort-standere i mange af busserne. Budskabet skal minde passagererne om, at de også bare kan downloade appen og rejse nemt.

Det er passagererne på buslinje 5C, som via København kører mellem Herlev Hospital og Københavns Lufthavn på Amager, der har brugt Rejsekort som app flest gange med over 600.000 tjek-ind.

Buslinjerne 1A og 2A kæmper om andenpladsen. Ved udgangen af februar 2025 var det linje 1A, der havde plads nummer to med 242.000 rejser betalt med Rejsekort som app, mens 2A havde tredjepladsen med 225.000 rejser betalt med Rejsekort som app siden lanceringen.

App som billet-betaler bliver også brugt uden for Hovedstadsområdet

Rejsekort som app blevet brugt flest gange i de busser, hvor der er flest passagerer. Hos trafiksselskabet Movia er det A-busser, S-busser og 5C. Men ud over buslinierne med mange passagerer, kan Movia notere, at passagerer på andre linie også bruger Rejsekort som app mere og mere

- Det er selvfølgelig ikke overraskende, at vi ser flittig brug af Rejsekort som app i de store buslinier i hovedstadsområdet, hvor vi også har flest passagerer. Her kan man virkelig udnytte app'ens funktioner - at den eksempelvis selv registrerer, når du skifter fra bussen til metro og S-tog eller omvendt, siger Stine Sander, der er direktør for kunder og kommunikation i Movia.

- At passagererne andre steder i Movia's område også ser en fordel i at bruge Rejsekort som app, er blot et bevis på, at app'en fungerer og er blevet taget godt imod. Derfor ser vi også frem til, at endnu flere passagerer kan få glæde af Rejsekort som app, når der løbende åbnes for flere funktioner, siger hun videre.

Movia har i forbindelse med tjekket af, hvor mange der tjekker ind og ud med Rejsekort som app, set på, hvordan det ser ud i områder uden for Hovedstaden.

På næste side er den er oversigt over brugen af Rejsekort som app på Sjælland og Lolland-Falster.

Oversigt over brugen af Rejsekort som app på Sjælland og Lolland-Falster

Roskilde, Køge og Helsingørs bybusser:

Passagerne i buslinie 201A i Roskilde-området og 101A i Køge har brugt Rejsekort som app henholdsvis 25.000 og 23.000 gange, mens buslinie 801A's passagerer i Helsingør har svirpet i app'en 20.000 gange.

Vestsjælland:

På Vestsjælland er topscoreren buslinie 901 i Slagelse, hvor passagererne har brugt app'en 11.000 gange, mens passagererne i buslinie 501A i Holbæk tegner sig for 10.000 app-rejser.

R-busser:

Movia's passagerer i de store sjællandske buslinier, der kører på tværs af regionen, har også taget app'en i brug. På buslinierne 430R, 460R, 480R og 240 er Rejsekort som app brugt mellem 6.500 og 8.500 gange.

Sydsjælland:

Her er det passagererne i buslinie 630R, der har brugt app'en flest gange. På strækningen mellem Faxe Ladeplads og Næstved er der registreret 6.000 app-rejser. Næsten lige så mange - 5.800 - har købt billet med Rejsekort som app i buslinie 660R mellem Vordingborg og Stege.

Lolland og Falster:

Passagererne på buslinie 720R, der kører mellem Maribo og Rødby Færge, har brugt Rejsekort som app 4.200 gange. De rejsende med bybuslinien 701 i Nykøbing Falster har brugt app'en 3.800 gange, og linien er dermed topscoreren på Falster.

Fakta om Rejsekort som app i Movia's busser:

- Rejsekort som app er blevet brugt godt 4,3 millioner gange i Movia's busser siden lanceringen i september sidste år - inklusiv en testperiode med et begrænset antal brugere
- Hver fjerde Rejsekort-kunde i Movia bruger Rejsekort som app til at tjekke ind og ud med
- Senere på året bliver det muligt for børn, unge, personer med handicap og førtidspensionister at rejse med den rette rabat direkte i app'en

Regionalt trafikselskab:

Passagertallet har nået 2019-niveauet

Sidste år rejste over 55 millioner passagerer en af de busser, letbanetog eller regionaltog, som kører for trafikselskabet Midttrafik. Det betyder, at passagertallet er kommet op på samme niveau, som det var i 2019 - året før corona-virussen ankom til Europa og Danmark og udløste omfattende restriktioner på eksempelvis kollektiv transport. Opgjort på antal passagerer pr. køreplantage er tallet steget og ligger nu på samme niveau som før corona-tiden

Midttrafik opretholder med de godt 55 millioner passagerer samme passagerantal som i 2023, selvom en række besparelser har betydet færre busafgange. Besparelser på busserne i både 2023 og 2024 har betydet en nedgang af køreplantimer på fire procent i hele Midttrafiks område.

Selvom antallet af passagerer ligger på omtrent samme niveau som i 2023, er passagerfordelingen anderledes. Midttrafik oplyser, at der har været passagerfremgang de steder, hvor der ikke er gennemført besparelser.

- Den kollektive trafik har haft nogle hårde år med først covid-19, høje energipriser og besparelser. Vi har virkelig kæmpet for at både fastholde og tiltrække nye kunder med kampagner, nye billet-tiltag og ikke mindst god og stabil drift. Derfor er vi superglade for, at kunderne igen vælger os til. Vi er optimistiske for fremtiden og vil selvfølgelig fortsætte vores arbejde med at gøre den kollektiv trafik attraktiv for flere, siger Midttrafiks direktør, Lars Berg.

Passagerer pr. køreplantage rammer niveauet før corona-tiden

Midttrafik fremhæver, at antallet af passagerer pr. køreplantage er steget med fire procent i forhold til 2023. Midttrafiks ruter havde i gennemsnit 34 påstigere pr. køreplantage sidste år, hvilket svarer til niveauet i 2019 - før coronatidens rejserestriktioner.

Passagerfremgangen er fordelt bredt over flere kommuner og Region Midtjylland, men følgende steder var der sidste år særlig fremgang i forhold til 2023:

- Letbanen mellem Grenaa, Aarhus og Odder: 10 procent
- Midtjyske Jernbaner: 9 procent
- Bybusser i Struer Kommune: 43 procent

Midttrafik peger på, at på de regionale ruter er passagertallet stort set uændret på trods af besparelserne i sommeren 2023. Det skyldes, at passagerfremgang på en række af de store hovedruter opvejer tabet på ruter med besparelser.



Trafikselskabet på Bornholm har kørt kundetilfredsheden op

Den fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv transport i Danmark viser blandt andet, at trafikselskabet på Bornholm - BAT har oplevet fremgang

Den fælles årlige kundetilfredshedsanalyse er landsdækkende og går på tværs af trafikselskaber, togoperatører og offentlige transportformer. Den er gennemført online af analyseinstituttet Wilke og omfatter kunder, som bruger kollektiv transport mindst én gang årligt.

I analysen for 2024 går BAT frem på følgende seks parametre og placerer sig flere steder i den gode ende af gennemsnittet:

- Muligheden for at planlægge rejsen
- Muligheden for at få en siddeplads
- Overholdelse af køreplanen
- Tilfredshed med rengøringen af busserne
- God behandling, som kunde i den offentlige transport
- Rejsetiden

"Den samlede tilfredshed på tværs af trafikvirksomhederne er steget signifikant siden 2023. Og særligt Odense Letbane, Metroselskabet og BAT går frem i årets analyse", står det blandt andet i analysen.

Interesserede kan læse den samlede analyse - Kundetilfredshed i den kollektive trafik - [her](#):

Om analysen:

Analysen er gennemført af analyseinstituttet Wilke og baserer sig på ca. 12.000 besvarelser. Med analysen vil den offentlige transportsektor også afdekke kundernes tilfredshed med de enkelte trafikvirksomheder. Det giver de enkelte virksomheder mulighed for at måle sig indbyrdes, blive inspireret og lære af hinanden og dermed følge op på, hvordan de løbende gør kundeoplevelsen med kollektiv transport endnu bedre.

Bydel i Varde får igen busbetjening

Varde Kommune og Sydtrafik genindfører fra 31. marts busdriften i Varde Syd, hvor det blandt andet bliver nemmere for borgerne at komme til lægepraksisserne i Sundhedshuset på Søndertoften i Varde. Der har tidligere været busbetjening i Varde Syd, men den blev nedlagt i sommeren 2023 på grund af lave passagertal

Udover den nye rute i Varde Syd - Rute 18C - vil ruterne 18A og 18B blive opdateret med nye afgangstider og rute-forløb.

Den nye busrute får blandt andet stoppesteder på Søndertoften ved Sundhedshuset og på Sønderled ved Lyngparken i Varde.

Baggrunden for genindførelsen af busdriften er, at flere lægepraksisser er lagt sammen i Sundhedshuset på Søndertoften, hvilket har øget behovet for transport i området.

Der har tidligere været busbetjening i Varde Syd, men den blev nedlagt i sommeren 2023 på grund af lave passagertal.

Ruter får nye stoppesteder

Udover den nye busrute 18C i Varde Syd bliver to af de eksisterende ruter i Varde - Rute 18A og Rute 18B ændret med nye ruteforløb og afgangstider.

Det betyder blandt andet, at borgerne får lettere adgang til gågaden i Varde med et stoppested på Storegade ved Skansen på rute 18A, og lettere adgang til rådhuset med et stop på Vestre Landevej ved rådhuset på rute 18B.

- Det er vigtigt, at lægehuse og andre sundhedstilbud er lettilgængelige for alle borgere - også dem uden bil. Derfor er det glædeligt, at Varde Kommune i samarbejde med Sydtrafik genindfører busdriften i Varde Syd, hvor blandt andet Sundhedshuset ligger. På den måde sikrer vi, at flere får nem adgang til kommunens sundhedstilbud, når behovet opstår, siger Sarah Andersen (V), der er formand for Udvalget for Social og Sundhed i Varde Kommune.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!

Spilreklamer i og på busser bliver forbudt på Sjælland

Bestyrelsen i trafikskabet Movia besluttede i sidste uge at forbyde reklamer for pengespil på og i trafikskabets busser. Beslutningen kommer som svar på en bred opbakning fra en række kommuner og regioner samt det stigende fokus på spilafhængighed i Danmark - særligt blandt unge. De nye regler træder i kraft mandag 1. september

Baggrunden for, at bestyrelsen i Movia har haft spilreklamer i og på busser på dagsordenen er, at flere af Movia's ejerkommuner og -regioner i de senere år har opfordret til et forbud mod spilreklamer på busserne. Samtidig har Movia's bestyrelse gentagne gange opfordret de skiftende skatteministre til at indføre fælles regler for spilreklamer i det offentlige rum. Da en afklaring i Folketinget lader vente på sig, har Movia derfor valgt selv at handle og fjerne muligheden for at reklamere for pengespil i og på busserne.

- Vi har lyttet til de mange henvendelser fra kommuner og regioner, som ønsker en strammere regulering af spilreklamer. Vi har et ansvar som offentligt trafikskab, og vi ønsker ikke, at vores busser bidrager til et voksende samfundsproblem, siger Movias bestyrelsesformand, borgmester i Hillerød, Kirsten Jensen (S).

Fakta:

- Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab og Fynbus har tidligere fjernet muligheden for at reklamere for pengespil på og i deres busser
- Movia har igennem en årrække henvendt sig til skiftende skatteministre for at få lavet ens regler for spilreklamer i det offentlige rum
- Bestyrelsen i Movia har været tilbageholdende med at indføre særlige regler for reklamer i busserne, da bestyrelsens holdning har været, at hvis der ikke er ens regler for spilreklamer i det offentlige rum, vil reklamerne flytte til eksempelvis læskure og/eller billboards, hvis reklamerne udelukkende er forbudt i busserne
- Movia er ejet af 45 kommuner og de to regioner på Sjælland. En række af disse har opfordret Movia til at forbyde reklamer for pengespil på og i busserne
- Udelukkelse af spilreklamer skerved en tilpasning af Movia's reklameregler. De nye regler træder i kraft 1. september 2025

I en nyere analyse fra Spillemyndigheden (november 2023) fremgår det, at ca. 32.000 unge mellem 15-17 år har spillet om penge online indenfor det seneste år, selvom aldersgrænsen for spil er 18 år.

Kollektiv transport

Movia følger med forbuddet i sporene på andre trafikkselskaber som Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Fynbus, der i dag har indført lignende begrænsninger.

- Vores busser og tog er en vigtig del af det offentlige rum. Vi ved, at spilreklamer især påvirker unge og udsatte grupper, og derfor mener vi, at det er den rigtige beslutning at fjerne spilreklamerne, siger næstformand i Movia, borgmester i Sorø, Gert Jørgensen (K).

Ændringen sker gennem en tilpasning af Movia's reklameregler, som gælder for operatører og reklameselskaber. Movia har orienteret de relevante parter og sikrer et passende varsel, så de kan tilpasse sig de nye regler.

Styrket busbetjening på Østfyn bliver promoveret med kattepoter

FynBus lancerer en ny kampagne for rute 800A/900A mellem Nyborg og Svendborg for at gøre opmærksom på forbindelsens mange busafgange og høje frekvens. Kampagnen får en særlig frontfigur - banegårdskatten Røde Allan, som sidste år ved en tilfældighed hoppede på en bus og blev en lokal sensation

Den østfynske A-busbetjening er en del af FynBus' nye højfrekvente regionale A-busnet, der blev introduceret i august sidste år. Netværket er designet til at tilbyde flere afgange og hurtigere forbindelser, hvilket har resulteret i en stigende passagervækst på flere ruter.

- Vi ser en positiv udvikling i brugen af A-busserne, og med denne kampagne ønsker vi at gøre endnu flere opmærksomme på, hvor nemt det er at tage bussen mellem Nyborg og Svendborg, siger Martin Bødker Krogh, der er kunde- og kommunikationschef hos FynBus.

Kampagnen satte sine kløer i fynboerne 24. marts og griber de næste fire uger fat i sociale medier, digitale skærme, i radioen og på bagenden af busserne.



Med sloganet "Gør som Røde Allan - tag bussen, når du skal på tur" kobler FynBus en lokal historie med en større mobilitetsdagsorden.



Et af 15 initiativer fra justitsministeren:

Tryghedsvagter skal øge trygheden i tog og på togstationer

SVM-Regeringen præsenterede mandag et udspil "Et trygt Danmark for alle" med fokus på at fastholde og skabe tryghed i hverdagens Danmark. Med 15 initiativer vil SVM-Regeringen arbejde på at mindske utrygheden, hvor den er mest udbredt i det offentlige rum - det kan eksempelvis være på togstationer og i tog, hvor der indsættes flere tryghedsvagter og mere overvågning i tog og på togstationer. Derudover vil Regeringen sætte yderligere ind over for utryghedsskabende adfærd

- Selv om Danmark er et trygt land, er følelsen af tryghed desværre ikke ligeligt fordelt. Det skal vi gøre noget ved. For tryghed må ikke være et lotteri. Hvor du bor, eller hvem du er, må ikke afgøre, om du føler dig tryk. Derfor afsætter vi blandt andet midler til, at kommunerne kan opsætte flere overvågningskameraer på offentlige steder, og der indsættes flere tryghedsvagter og mere overvågning i tog og på togstationer, siger justitsminister Peter Hummelgaard (S) og fortsætter:

- Retten til tryghed gælder alle, og med den nye tryghedspakke tager vi endnu et vigtigt skridt for at sikre, at alle i Danmark kan færdes frit og sikkert.

Interesserede kan se SVM-Regeringens udspil "Et trygt Danmark for alle" [her](#):

Om tryghed i tog og på stationer:

Punkt 7 og 8 fra SVM-Regeringens udspil "Et trygt Danmark for alle":

7. Styrket realtidsovervågning på togstationer

Som en del af den tidligere regerings tryghedspakke 'Et tryggere Danmark' fra 2021 blev der indført øget realtidsovervågning på S-togsstationer. Den øgede overvågning gør det muligt at reagere øjeblikkeligt under hændelser og informere politiet, hvis det vurderes nødvendigt. Samtidig hjælper realtidsovervågningen med at identificere, hvilke togstationer der kræver en øget vagtindsats.

- DSB og Rigspolitiet samarbejder om at udvide politiets adgang til DSB's videoovervågning på stationerne. Målet er, at alle politikredse skal have mulighed for at tilgå DSB's videoovervågning i realtid.
- På baggrund af de gode erfaringer fra den øgede realtidsovervågning vil regeringen afsætte midler til, at DSB kan styrke realtidsovervågningen yderligere på udvalgte togstationer. Dette skal øge trygheden, særligt i aften- og nattetimerne. Der afsættes i alt 9 millioner kroner i 2025 og 5,3 millioner kroner i 2026 og frem til 2028.
- Med tiltaget vil der for det særlige videoovervågningssystem i DSB's S-tog blive gennemført en opgradering af harddiske
- i nogle af S-togene, så alle harddiske kan rumme videooptagelser i ca. 30 dage. Dette skal blandt andet sikre, at politiet får nemmere adgang til at sikre videomateriale til brug for deres efterforskningsarbejde. DSB er desuden i færd med at udvide antallet af adgange til videoovervågninger for S-tog, så DSB får bedre muligheder for at assistere politiet. Endvidere vil DSB på tre stationer opgradere og etablere nye kameraer
- Samtidig vil antallet af medarbejdere i det eksisterende overvågningscenter blive opnormeret fra to til tre medarbejdere, som vil være til stede døgnet rundt i DSB's overvågningscenter. Der vil ligeledes blive investeret i en dynamisk skærmvæg, som vil give mulighed for, at medarbejderne i DSB's overvågningscenter bedre kan overvåge flere kameraer samtidig

8. Flere tryghedsvagter på togstationer og i tog

Et af de steder, hvor mange føler sig utrygge, er på stationer og ved stoppesteder. Det gælder især unge i alderen 15-24 år. Derfor vil regeringen sætte ind med flere tryghedsvagter på udvalgte togstrækninger og -stationer i aftentimerne og i de tidlige nattetimer.

- I dag har DSB tryghedsvagter, der patruljerer på en række S-togsstationer. Vagternes ruter er fleksible og kan tilrettelægges efter behov - eksempelvis hvis der på videoovervågningen observeres situationer, der kræver en øget vagtindsats på den pågældende station. Vagterne kan også indsættes løbende på stationer, hvor der for eksempel har været utryghedsskabende hændelser, med det formål at øge trygheden for de rejsende.
- DSB gennemførte i foråret 2024 en undersøgelse af trygheden blandt de S-togsrejsende i aftentimerne. Målingen viste, at 81 procent af de passagerer, som har set tryghedsvagter på stationerne, er helt eller delvist enige i, at vagterne skaber øget tryghed for dem på rejser i aftentimerne. På den baggrund ønsker regeringen at udvide ordningen med flere vagter på stationer og i tog. Regeringen vil finansiere initiativet med flere tryghedsvagter med i alt 5 millioner kroner årligt fra 2026

Udspillet's 15 initiativer:

Stop for utryghedsskabende adfærd:

1. Opholdsforbud skal skabe tryghed lokalt
2. Uroskabende unge skal fjernes fra utrygge områder

TV-overvågning som redskab til kriminalitetsbekæmpelse og tryghedsskabelse:

3. Pulje til overvågningskameraer i kommuner
4. Udvidelse af boligforeningers adgang til tv-overvågning
5. Udvidelse af kommunernes adgang til tv-overvågning omkring boligområder

Mere tryghed i almene boligområder og på stationer:

6. Oplysningskampagne om udsættelse af utryghedsskabende lejere
7. Styrket realtidsovervågning på togstationer
8. Flere tryghedsvagter på togstationer og i tog
9. Skærpet straf for graffitihærværk

Et levende og sikkert natteliv:

Udelukkelse af seksualforbrydere fra nattelivet

11. Længere opholdsforbud i nattelivet for kriminelle
12. Dobbelt bødestraf i nattelivszoner.

Bedre beskyttelse af ofre

13. Personer med tilhold skal ikke have våbentilladelse
14. Øget brug af tilhold til beskyttelse af ofre
15. Forsøg med elektronisk kontrol som supplement til opholdsforbud (omvendt fodlænke)

Om skærpet straf for graffitihærværk:

Punkt 9 fra SVM-Regeringens udspil "Et trygt Danmark for alle":

9. Graffiti kan være en utryghedsskabende faktor, der gør det mindre attraktivt at bruge kollektiv transport. Flere trafikselskaber bruger desuden uforholdsmæssigt mange penge på at fjerne graffiti fra eksempelvis tog og metro.

Eksempelvis brugte DSB i 2024 omkring 24 millioner kroner på at afrense ind- og udvendig graffiti i tog. Dertil kommer, at DSB også har omkostninger forbundet med at tage tog ud af drift, mens de bliver afrenset. Der kan derudover forekomme driftsmæssige forstyrrelser, når tog med videre tages ud af drift for at blive afrenset, som påvirker den kollektive transport generelt og dermed samfundet som helhed.

På den baggrund vil regeringen skærpe straffen for graffitihærværk. I dag vil der typisk blive nedlagt påstand om bøde, første gang en person begår graffitihærværk. Det vil regeringen ændre, så hærværk på offentlige transportmidler som udgangspunkt medfører en kort betinget frihedsstraf.

Kollektiv transport



Trafikselskab i Østdanmark kørte frem i 2024 med en vækst på 1,8 millioner passagerer

Efter en årrække med store udsving i passagertal og økonomi som følge af corona-tiden og stigende energipriser, viser den seneste årsrapport for trafikselskabet Movia fremgang i passagertallet i busser og lokaltog. Samtidig viser årsrapporten, at selskabets indsats for at skabe en grønnere kollektiv transport bærer frugt

I 2024 rejste 171,8 millioner passagerer med trafikselskabet Movia's busser og lokalbaner, hvilket var en stigning på 1,8 millioner passagerer i forhold til 2023. Det viser selskabets årsrapport for 2024.

Hos Movia fremhæver man, at selvom taksterne i den offentlige transport blev justeret med 10,3 procent i januar 2024, ser det ikke ud til, at stigningen har haft indflydelse på passagertallet. Det får Movia til at konkludere, at den kollektive trafik på Sjælland er tilbage på sporet efter passagertabene under og efter coronatiden.

- Det er glædeligt at se, at den kollektive trafik på Sjælland er på rette vej efter en turbulent periode. På trods af forlydender om det modsatte fastholder busserne deres passagerer, også uden for de store byer. Samtidig har vi i det forgangne år sat handling bag vores ambitioner med den grønne omstilling. Allerede nu kører halvdelen af vores busflåde på el - langt tidligere end planlagt, siger Movias bestyrelsesformand og borgmester i Hillerød, Kirsten Jensen (S).

Kollektiv transport

- Vi er godt på vej mod en fremtid, hvor flere vælger kollektiv transport til, så vi både reducerer trængslen på vejene og gavner miljøet, siger hun videre.

Movia forventer, at over 90 procent af selskabets omkring 1.100 busser vil køre på el i 2030 - resten fossilfrit. I 2025 vil alle nye personbiler i flextrafikken køre på el, og senest i 2030 vil alle biler være el-biler. Alle nye større flexbiler kører på el fra senest 2030, og alle nye lokaltog skal være eldrevne.

Økonomisk politik bærer frugt

Movia's bestyrelse har siden 2017 haft en stram økonomisk politik for interne omkostninger, og det betyder, at udgifter til eksempelvis kunde- og trafikservice, udviklingsprojekter og administration i 2025 vil være 120 millioner kroner lavere end i 2016. Særligt overgangen fra det fysiske Rejsekort til Rejsekort som app forventes at bidrage til yderligere besparelser i de kommende år.

Movia's indtægter er fra 2023 til 2024 steget med 208 millioner kroner til i alt 2.143 millioner kroner, hvilket svarer til en stigning på 11 procent. Hovedårsagen til stigningen var takstreguleringen i januar 2024 på 10,3 procent og passagervæksten på 1 procent.

- Stigningen i passagertallet vidner om, at busser og lokalbaner spiller en central rolle i at sikre mobilitet for borgere i både byer og landdistrikter. Borgerne er optaget af, at de kan regne med deres bus og deres lokaltog, og servicen er meget vigtig for lokalsamfund, kommuner og regioner, siger næstformand i Movia og borgmester i Sorø, Gert Jørgensen (K) og tilføjer:

- I 2025 fortsætter vi det strategiske arbejde for at sikre en kollektiv trafik, der både er attraktiv for borgerne i vores kommuner og regioner, og som også er økonomisk ansvarlig og klimavenlig.

Interesserede kan læse Movia's årsrapport for 2024 [her](#):

Kort om Movia's årsrapport 2024:

- Movia's passagertal for bus og lokalbaner lå i 2024 1,8 millioner eller 1 procent over passagertallet i 2023
- Væksten skete først og fremmest i bustrafikken i hovedstadsområdet i første halvår, hvor der var 5,7 procent flere passagerer end i 1. halvår 2023
- Regnes flextrafikken med i antallet af passagerer, var havde Movia i 2024 samlet 175,5 millioner passagerer
- Movia har siden 2018 fået 39 millioner færre passagerer, men hovedparten (25 - 30 millioner) er flyttet til metroen i takt med, at Cityringen, herunder Nordhavns - og Sydhavnsmetrolinjerne, er taget i brug

Ekspertudvalg melder ud med modeller for lokal kollektiv transport

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, som SVM-Regeringen nedsatte i 2023, har afleveret sin anden delrapport. Rapporten præsenterer forskellige mulige modeller for fremtidens organisering af den lokale kollektive transport, men indeholder ikke nogle anbefalinger. Udvalgets samlede anbefalinger fremlægges i løbet af foråret

Den første delrapport fra ekspertudvalget, som blev lagt frem i sommer, rummede en kortlægning af rejsemønstre og nye mulige transportløsninger. Den anden delrapport beskriver forskellige modeller for organiseringen af den lokale kollektive transport.

- Vi har i arbejdet med rapporten om organisering set på forskellige modeller for, hvordan transporttilbuddene kan planlægges, samtænkes og udvikles, så de bedst tilpasses til borgernes behov, siger formanden for ekspertudvalget, Helga Theil Thomsen, der peger på, at udvalgets opgave i første omgang ikke har været at pege på en bestemt model, men at beskrive potentialer og udfordringer ved både den nuværende organisering og andre modeller.

- Den nuværende organisering sikrer en stærk lokal forankring, fordi beslutningsansvaret ligger hos de lokale beslutningstagere i kommunerne og regionerne. Vi ser dog også visse grænsefladeproblematikker ved at mange aktører i dag skal arbejde sammen om at udvikle et fælles kollektivt transporttilbud. Vi peger derfor også på andre modeller, som samler ansvaret mere entydigt hos færre aktører.

De fire modeller som udvalget lægger frem, har hver især styrker og svagheder, som kan vægtes og prioriteres forskelligt af beslutningstagerne.

Ekspertudvalgets tredje delrapport samt anbefalinger forventes at foreligge inden sommerferien.

Interesserede kan læse rapporten her:

**Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark Delrapport 2:
Fase 3 om organisering af lokal kollektiv transport Januar 2025**



Kommunernes Landsforening:

Nærhed til borgerne er afgørende for fremtidens kollektive trafik

"Vi skal indrette vores kollektive trafik, så det hjælper danskerne med at få hverdagen til at hænge sammen – uanset hvor i landet, de bor. Derfor er det afgørende, at beslutningerne træffes af dem, der er tættest på borgerne". Sådan lyder det fra KL - Kommunernes Landsforening - i en kommentar til den rapport om modeller for organisering af den lokale kollektive transport, som Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark afleverede til SVM-Regeringen i denne uge

- Det er positivt, at ekspertudvalget har sat borgernes transportbehov i centrum. Vi skal indrette vores kollektive transportsystem, så det hjælper danskerne med at få hverdagen til at hænge sammen – uanset hvor i landet, de bor. Derfor er jeg også glad for, at ekspertudvalget lægger så stor vægt på, at ansvaret forankres lokalt, så det er dem, der er tættest på borgerne, kender deres hverdag og de lokale behov, der også træffer beslutningerne, siger Johannes Lundsryd Jensen (S), der er formand for KL's Klima- og Miljøudvalg og borgmester i Middelfart Kommune.

Han peger på, at kommunerne har en indgående viden om de lokale transportbehov. De enkelte kommuner ved blandt andet, hvor der eksempelvis er brug for busser til skoleelever, og hvilke socialt udsatte boligområder, der har brug for særlige transportløsninger.

- Det er også os, der kan tænke den kollektive transport sammen med byplanlægning, de grønne løsninger og det lokale butiksliv. Den nærhed til borgerne bør være omdrejningspunktet for vores kollektive trafik, siger han videre.

Et solidt grundlag

KL-udvalgsformanden peger på, at rapporten alt i alt giver et solidt grundlag for at drøfte, hvilken organisering, der bedst understøtter udviklingen af den kollektive trafik til gavn for borgerne i hele landet.

Den aktuelle rapporten, der er den anden delrapport, indeholder fire modeller for, hvordan man kan organisere den lokale kollektive trafik. Og der er ifølge KL fordele og ulemper ved alle fire modeller.

Johannes Lundsryd Jensen peger blandt andet på, at model 3, som er baseret på Region Skånes organisationsmodel, bliver en dyr omgang.

- I debatten om fremtidens kollektive trafik har mange kastet blikket mod Skåne. Det er interessant at læse, at ekspertudvalget vurderer, at Skånemodellens stigende passagerantal ikke skyldes måden, man har organiseret sig på, men at man har mere end tredoblet investeringerne i den kollektive trafik. Og som vi forstår det, er regeringen jo i hvert fald ikke villige til at investere så meget herhjemme, siger Johannes Lundsryd Jensen, der er glad for, at flere af de elementer, KL har spillet ind med, er adresseret flere steder i rapporten. Det handler blandt andet om bedre rammer for nye fleksible løsninger, mere fleksible rammer for trafiksselskaberne og de særlige problemstillinger i de større byer og landdistrikterne.

- Med en stærk lokal forankring og elementer fra flere af modellerne er der et godt afsæt for at finde en god model for den fremtidige organisering, siger Johannes Lundsryd Jensen.

37-årig mand fra Slagelse forsøgte at stjæle dieselolie fra busselskab

Natten til søndag 23. marts omkring klokken halv tre bemærkede en politipatrulje fra Midt- og Vestsjællands Politi, at der var henstillet en varebil ved et busselskabs adresse på Balstrupvej i Ringsted. Da den registrerede ejer af varebilen umiddelbart ikke kunne sættes i forbindelse med busselskabet, blev en hundepatrulje tilkaldt for at undersøge området nærmere, fordi politiet gennem den senere tid havde modtaget flere anmeldelser om tyveri af dieselolie fra parkerede busser.

En patruljehund konstaterede, at der havde været menneskelig færden på busselskabets område, og sporene førte via nærliggende veje omkring 350 meter væk, hvor politihunden fandt en mand gemme sig i et buskads.

Der var tale om en 37-årig mand fra Slagelse, som blev anholdt, da han ikke kunne redegøre for sin færden og adfærd i området, og fordi han havde en relation til den fundne varebil.

På arealet ved busselskabets adresse fandt politiet pumpeudstyr og flere dunke fyldt med ca. 250 liter dieselolie, som blev beslaglagt som bevis i en sag om tyveri af brændstof.

Den anholdte 37-årige blev sigtet for forsøg på tyveri af dieselolien, men blev løsladt efter afhøring til sagen, som senere får et strafferetligt efterspil for hans vedkommende.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus [her](#):



Kundetilfredshedsanalyse i Region Midtjylland: Dygtige chauffører løfter kundetilfredsheden i flextrafikken

En ny undersøgelse af Midttrafiks flextrafik viser høj kundetilfredshed med de fem kørselsordninger - Flextur, plustur, flexbus, handicapkørsel og kommunal kørsel. Undersøgelsen viser, at især chaufførernes kørsel og chaufførernes hjælpsomhed scorer højt

Sidste år etablerede Midttrafik i samarbejde med Wilke en fast kundeundersøgelse, hvor dataindsamlingen foretages løbende hen over året. Det har resulteret i en samlet rapport for hele 2024, der viser høj tilfredshed på tværs af de fem kørselsordninger - Flextur, plustur, flexbus, handicapkørsel og kommunal kørsel. 83 procent af de adspurgte svarer, at de er tilfredse med flextrafik, heraf er 53 procent meget tilfredse.

Samtidig opnår flextrafik en NPS-score på 62. Tallet indikerer, at kunderne har stor villighed til at anbefale flextrafik til andre. NPS, der er forkortelse af Net Promoter Score, er en metode til at måle en kundes loyalitet for en given virksomhed på.

Kollektiv transport

- Vi er superglade for, at så mange kunder er tilfredse med det produkt, vi leverer med vores flextrafik. Flextrafik går nok en smule under radaren, når man snakker kollektiv trafik på trods af, at vi kører over en million ture om året. Derfor håber vi også, at de mange tilfredse kunder vil være ambassadører og udbrede kendskabet til især de åbne kørselsordninger som flextur, flexbus og plustur. Det er gode alternativer i de områder, hvor der ikke kører bus, tog eller letbane, siger Midttrafiks direktør Lars Berg, der er meget tilfreds med de positive resultater.

Chauffører scorer højt på tilfredshed

Tilfredshedsundersøgelsen viser desuden, at særligt fire parametre driver den høje overordnede tilfredshed med flextrafik:

- Chaufførens adfærd
- Afhentningstidspunktet
- Ventetid i telefonen ved bestilling
- Chaufførens opkald inden afhentning

Det er især de parametre, der omhandler chaufføren, der scorer højt på en indeksskala fra 0-100 på tværs af de fem kørselsordninger:

- Chaufførens kørsel: 93
- Chaufførens hjælpsomhed: 90
- Chaufførens service: 91
- Chaufførens opkald inden afhentning: 89
- Turens varighed: 92

Om Flextrafik:

- Flextrafik er kollektiv trafik på bestilling. Flextrafik kører ikke efter en køreplan, og kunderne bestemmer selv, hvor turen starter og slutter. Nogle kørselsordninger er åbne for alle, mens andre er for kunder med særlige transportbehov og bliver godkendt af kommunerne
- Flextrafik henter kunderne i personbiler og efter behov - i særlige minibusser med plads til hjælpemidler. Den enkelte chauffør spiller derfor en stor rolle i forhold til kundernes tryghed og komfort, mens bestillingsprocessen er vigtig for den samlede kundeoplevelse af turen med flextrafik



Søren Bing Poulsen sagde midt i marts farvel til Hessel Bus og godt 58 år som mekaniker..

(Foto: Hessel Bus A/S)

74-årig busmekaniker sagde tak for dagene efter knap 60 år med motorer med mere

Det er langt fra hver dag, man møder en 74-årig busmekaniker. Men Søren Bing Poulsen fra Ejner Hessel A/S er heller ikke hvem som helst. I knap 60 år har han skruet på motorer - de i seneste og sidste 20 år i hans erhvervskarriere har han holdt busserne kørende på Centervej 3 i Køge

Søren Bing Poulsen startede i lære tilbage i 1967 og indledte sin mekanikerkarriere med at skruer på Volvo lastbiler. Siden har han arbejdet en række forskellige steder - blandt andet hos Københavns Sporveje, Scania i Roskilde og Arriva i Slagelse. Han har altid haft hænderne i de store køretøjer, og de sidste 20 år har han primært arbejdet med Mercedes-Benz og Setra-busser hos Evo Bus A/S, som i 2023 blev købt og overtaget af Ejner Hessel A/S.

- Jeg har altid været rigtig glad for at være mekaniker, for jeg har godt kunne lide mekanik, og det har så været lige meget, om det har været lastbil eller bus, fortæller Søren Bing Poulsen og fortsætter:

Arbejdsforhold

- Jeg ved, at langt fra alle har det sådan, og det er efterhånden svært at finde især busmekanikere, for der er altid lidt ekstra udfordringer i den branche. For det første er det rigtig svært at komme til, og for det andet tager det altid lidt længere tid at servicere og reparere en bus. Det skal man være indstillet på, siger han.

Fra værksted til havkajak

Gennem sine mange år som mekaniker har Søren Bing Poulsen samlet masser af erfaring plus en masse gode minder. Han har altid sat pris på det kollegiale fællesskab og den uformelle tone på værkstederne, men nu ser han også frem til det nye kapitel i hans liv - en tilværelse som pensionist - og han nyder sit eget selskab.

- Jeg købte for fem år siden et lille hus tæt ved vandet på Jegindø ved Limfjorden i Jylland. Så nu er det efterhånden på tide, jeg flytter derover, for jeg har planer om at bruge en masse tid i min havkajak. Det ser jeg frem til, siger Søren Bing Poulsen.

På mange måder kan den garvede busmekaniker mærke, at tiden er kommet til at sige farvel til hans fag og til arbejdslivet, og når han ser tilbage på sine 58 år i branchen, erkender han også, at tiderne har ændret sig.



Arbejdsforhold

- Jeg er lidt handicappet efterhånden, for jeg kan kun tre sprog - fint, mellem og groft - så når det slår over i tysk og engelsk, er jeg gået. Så der må være nye kræfter, der tager over. Så kan jeg nogle andre ting, det har jeg for længst indset, siger Søren Bing Poulsen med et smil på læben.

Klar til et nyt kapitel

Til den nye generation af busmekanikere har Søren Bing Poulsen en klar besked.

- Man skal være forberedt på, at det kan være hårdt arbejde - og at man slår fingrene en del, siger han og fortsætter:

- Og hvis de ikke gør tingene rigtigt, så får de en skideballe, men det er jo kun for at lære dem det rigtigt, siger den 74-årige pensionist med et smil og et glimt i øjet.

Selvom helbredet stadig er godt, mærker Søren Bing Poulsen også alderen - somme tider kniber det også lidt med hørelsen, men han har vænnet sig til tanken om, at han ikke skal gå på arbejde mere. Og han glæder sig.

Onsdag 19. marts havde Søren Bing Poulsens sidste arbejdsdag hos Ejner Hessel, og nu venter et liv udenfor værkstedet - med havudsigt og kajakture på Limfjorden.



Vi er klar. Ses vi?

Vi har udvalgt det bedste fra hylderne, når vi præsenterer hele produktporteføljen på Transportmessen 2025. Glæd dig til alt det klassiske, men også spændende nyheder til fremtidens emissionsfrie buskørsel.



Besøg os på Transportmessen 2025 på stand H6200.
Brug koden "HESSELBUS2025" og få din gratis billet.

HESSEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00

Analyse fra Arbejdernes Erhvervsråd:

Hver femte kvinde er udsat for hårdt psykisk arbejdsmiljø

Kvindelige lønmodtagere er oftere end mænd udsat for vold, trusler, trusler om vold, mobning eller stress på arbejde. Det viser en analyse, som Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) udgiver i forbindelse med Kvindernes Internationale Kampdag. Hvor det gælder hver femte kvinde, gælder det knap hver syvende mand

Analysen fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd viser blandt andet:

- Blandt kvindelige lønmodtagere har 20,3 procent et hårdt psykisk arbejdsmiljø. Det vil sige, at hver femte kvindelige lønmodtager er udsat for vold, trusler om vold, mobning eller stress
- Blandt mandlige lønmodtagere gælder det 14,8 procent svarende til hver syvende mandlige lønmodtager

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har udarbejdet den nye analyse på baggrund af data fra Danmarks Statistik og Arbejdstilsynet.

- For rigtig mange danskere er deres arbejde forbundet med hårde psykiske arbejdsvilkår. Det gælder især blandt kvinderne, siger Kristoffer Lind Glavind, der er chefanalytiker i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Kvinder mere udsat for vold og trusler end mænd

Analysen viser også, at kvinder er mere udsatte end mænd på tre parametre:

- Vold og trusler
- Arbejdsrelateret stress
- Mobning

Kvinderne er især mere udsatte for vold og trusler om vold, end mænd er.

11,0 procent af kvinderne er udsat for vold og trusler om vold i forbindelse med deres arbejde.

Blandt mændene er tallet 6,8 procent. Kvinder er udsat for vold og trusler i forbindelse med deres arbejde over dobbelt så mange gange som mænd.

Analysens hovedkonklusioner:

- 20,3 procent af kvindelige lønmodtagere, svarende til godt hver femte, har et hårdt psykisk arbejdsmiljø. For mandlige lønmodtagere er tallet 14,8 procent, svarende til lidt over hver syvende
- 9,9 procent af kvindelige lønmodtagere er udsat for mobning på arbejdspladsen. For mænd er tallet 8,2 procent
- 11,0 procent af de kvindelige lønmodtagere er udsat for vold eller trusler om vold i forbindelse med arbejdet. For mandlige lønmodtagere er tallet 6,8 procent
- 12,4 procent af kvindelige lønmodtagere er udsat for arbejdsrelateret stress. Blandt mandlige lønmodtagere er tallet 9,3 procent

- Når kvinder er mere udsat for vold og trusler, hænger det nok sammen med, at der er mange kvinder i omsorgsfagene, hvor man er tæt på borgerne. Det kan være på plejehjem og andre sociale institutioner, siger Kristoffer Lind Glavind.

På hele arbejdsmarkedet har omkring 300.000 danske lønmodtagere ifølge analysen et hårdt psykisk arbejdsmiljø. Det svarer til flere end hver sjette lønmodtager (17,4 procent).

For at leve op til betegnelsen om hårdt psykisk arbejdsmiljø skal lønmodtageren enten være udsat for psykisk pressende situationer og vise symptomer på stress, eller være udsat for vold, trusler eller mobning på arbejdet og have depressive symptomer.

Definitionen følger belastningsindekset for psykisk arbejdsmiljø udviklet af Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø.

Interesserede kan læse analysen fra Arbejdernes Erhvervsråd **her**:

Færdselsstyrelsen sender bekendtgørelse om kvalifikationskrav i høring

Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport er blevet sendt i høring. Formålet med den nye bekendtgørelse, der ventes at kunne træde i kraft torsdag 1. maj, er at fjerne overflødig regulering ved regelforenkling og samtidig bringe bekendtgørelsen på niveau med de minimumskrav, der følger af uddannelsesdirektivet

Det betyder, at en række regler ændres eller helt fjernes.

Ændringerne bidrager blandt andet til, at uddannelsesudbydere i højere grad selv kan tilrettelægge deres uddannelsesforløb, og at chaufførerne vil opleve mindre regulering.

På den måde tages der ifølge Færdselsstyrelsen højde for chaufførernes erfaring uden at der bliver gået på kompromis med færdselssikkerheden.

Høringsfristen er 8. april 2025.

Interesserede kan læse mere på om bekendtgørelsen på Høringsportalen - klik **her**:





Tre krav skal opfyldes for at komme ind under loven om buskørsel.

Flertal har vedtaget ændringer af busloven

Folketinget har vedtaget den ændring af busloven, der indeholder en ændring af definitionen for erhvervmæssig buskørsel. Busbranchens organisationer har kritiseret ændringen i skarpe vendinger, da de frygter, at ændringen vil medføre øget risiko for omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkår, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår

Organisationerne - Dansk Erhverv, 3F Transport, og DI Transport - er også bekymrede for, om den nye lov kan håndhæves effektivt, hvilket Rigspolitiet også har advaret politikerne om i forbindelse med, at Transportministeriet med transportminister Thomas Danielsen (V) har udarbejdet og fremsat forslaget.

Arbejdsforhold

Vedtagelsen af den nye lov - L 107 - betyder, at hvor man tidligere skulle opfyldelse ét af følgende krav for at udløse krav om erhvervstilladelse, skal alle tre kriterier være opfyldt samtidig for, at der er tale om erhvervsmæssig buskørsel:

- Kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden eller organisationen
- Kørsel mod betaling
- Kørslen er en del af virksomhedens primære formål

Hos Dansk PersonTransport, der organiserer både taxi- og busvognmænd, peger man på, at ordlyden i den nye lovs definition af erhvervsmæssig buskørsel blandt andet åbner for, at aktører kan udføre buskørsel mod betaling uden erhvervstilladelse, hvis buskørsel ikke er deres primære formål.

Dansk PersonTransport har sammen med Dansk Erhverv, 3F Transport, og DI Transport kæmpet en hård kamp imod denne ændring, fordi organisationerne som samlede repræsentanter for busbranchen frygter, at ændringen vil medføre øget risiko for omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkår, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår. Hertil er organisationerne grundlæggende bekymrede for, om den nye lov kan håndhæves effektivt, hvilket Rigspolitiet også har advaret om.

På trods af, at ændringen af busloven er blevet vedtaget, hæfter Dansk PersonTransport sig ved, at det er lykkedes organisationerne at få transportminister Thomas Danielsen til at love, at retstilstanden for erhvervsmæssig buskørsel fortsat vil være den samme.

Dansk PersonTransport forklarer, at transportministeren har lovet, at det ikke vil være muligt at køre "piratbusser" eller på anden vis omgå tilladelseskravet, hvis en aktør udfører buskørsel af fremmede med profit som hensigt.

Hertil har organisationerne fået igennem, at ændringen af busloven samt konsekvenserne heraf vil blive evalueret efter to år. Dansk PersonTransport lover at holde øje med, hvilke konsekvenser lovændringen får, og om loven kan håndhæves ordentligt.

Politisk er Dansk PersonTransport, 3F Transport, Dansk Erhverv og DI Transport's synspunkter blevet støttet af Danmarks Demokraternes transportordfører Kenneth Fredslund Petersen, der stillede ændringsforslag til loven - og af partier uden for SVM-Regeringen - Danmarks Demokraterne, SF, Radikale, Enhedslisten, Dansk Folkeparti og Alternativet, der stemte imod lovforslaget under trediebehandlingen i Folketinget.





Taxi-selskab med 300 tilknyttede el-biler er blevet købt af udenlandsk selskab

Den europæiske virksomhed, Bolt, der driver en platform for delemobilitet, har opkøbt det danske taxi-selskab, Viggo, der blev grundlagt i 2019 og betjener sine kunder med en flåde på 300 elektriske taxier med udgangspunkt i København og Aarhus

Bolts oplyser, at opkøbet sker som et led i selskabets strategi om at udvide tilstedeværelsen på de regulerede europæiske markeder for taxi-tjenester. Bolt får med købet af Viggo mulighed for hurtigt at lancere og ekspandere virksomhedens taxi-service i Danmark, hvor Bolts i dag tilbyder udlejning af el-cykler i København.

- Vi træder ikke ind i Danmark som en lille aktør. Vi opkøber den bedst præsterende taxivirksomhed på markedet, siger Lars Speekenbrink, der er Regional General Manager for Nordeuropa hos Bolt.

Han fremhæver, at Viggo har sat en standard med et højt serviceniveau, høj kundetilfredshed og en fuldt elektrisk flåde.

Taxi-kørsel

- Vi ser frem til at bygge videre på den succes. Ved at kombinere Viggo's lokale ekspertise med Bolts teknologi og ressourcer vil vi tilbyde passagererne en let tilgængelig oplevelse i høj kvalitet samtidig med, at vi skaber bedre indtjeningsmuligheder for chaufførerne. Vi kommer til at investere langsigtet i Danmark og skabe mere konkurrence, innovation. Og vi vil tilbyde bæredygtige mobilitetsløsninger til byer over hele landet, siger han videre.

Viggo blev grundlagt i 2019 og driver i dag en taxiflåde på over 300 elektriske taxier, der servicerer over 450.000 brugere i København og Aarhus.

- Viggo blev grundlagt som et mere serviceminded og bæredygtigt alternativ til den eksisterende taxibranche, og vi er stolte af, hvad vi har opnået. At blive en del af Bolt giver os mulighed for at videreføre og udbygge vores oprindelige mission til gavn for både chauffører og passagerer. Med ny teknologi, øget efterspørgsel og en fortsat forpligtelse til kvalitet, står vi sammen med Bolt endnu stærkere, siger Kenneth Herschel, der er administrerende direktør i Viggo.

Bolt har i dag aktiv inden for udlejning af el-cykler. Introduktionen af taxi-service vil ifølge Bolt skabe et transport-økosystem, hvor kunderne enkelt kan skifte mellem el-cykler og elbiler - hvilket igen vil kunne øge efterspørgslen og betyde mere travlhed for Viggo's chauffører.

Lidt om Bolt:

- Bolt opererer i over 50 lande og 600 byer og tilbyder delte mobilitets tjenester - herunder taxikørsel, udlejning af el-løbehjul og el-cykler samt biludlejning
- Bolt servicerer i øjeblikket over 200 millioner kunder
- Godt 4,5 millioner chauffører bruger Bolt-plattformen globalt
- Bolt arbejder for at skubbe til overgangen fra privatejede biler til delte mobilitetsløsninger og tilbyder alternativer til ethvert transportbehov
- Bolts produkter omfatter taxikørsel, udlejning af el-løbehjul og biler, levering af mad og dagligvarer samt mobilitetsløsninger til virksomheder

Lidt om Viggo:

- Viggo blev grundlagt i 2019 og var den første taxitjeneste i Danmark med en 100 procent elektrisk bilflåde
- Viggo har 330 elbiler, mere end 500 chauffører og 450.000 app-brugere
- Viggo har en mission om at elektrificere kommerciel mobilitet i byerne samtidig med, at virksomheden leverer en gnidningsfri og mindeværdig brugeroplevelse gennem førsteklasses service og teknologi

Politiet tog en pirattaxi på fersk gerning

Af og til retter borgere henvendelse til Nordjyllands Politi og fortæller om deres observationer med pirattaxier. Det kan være vanskeligt for politiet at afdække lovlige taxigerninger og tage gerningsmændene på fersk gerning, men i weekenden kunne en patrulje sigte en 70-årig mand for at køre pirattaxi

Da en 70-årig mand sidste weekend i februar blev sigtet for at køre pirattaxi i Aalborgs natteliv, var det med overvejende sandsynlighed ikke første gang, at han tjente penge på ulovlig taxikørsel. Den indledende efterforskning tyder på, at manden har kørt pirattaxi adskillige gange over en årrække.

Nordjyllands Politi oplyser, at der nu venter den 70-årige pensionist en markant bødestraf.

- Hos politiet er vi glade, når borgere retter henvendelse omkring deres kendskab til pirattaxier. Det reagerer vi løbende på, og denne weekend var ingen undtagelse. Udfordringen er at tage dem på fersk gerning - men det lykkedes i dette tilfælde, siger fungerende politikommissær Hjalte Heldbo Reines, der leder af Operativ Færdsel hos Nordjyllands Politi.

- Vi har beslaglagt noget it-materiel i den forbindelse, som nu skal ransages, og så efterforsker vi videre for at fastlægge omfanget af den ulovlige taxigerning. Sagen her kan afstedkomme store bøder, som vi endnu ikke kender det præcise omfang af, siger han videre.

Selvom det kan virke fristende med et billigt lift hjem fra byen, så kan det være en risikabel affære, advarer Hjalte Heldbo Reines.

- Fra hele landet - også Nordjylland - er der eksempler på, at passagerer i pirattaxier har fået stjålet og misbrugt deres kreditkort, ligesom der også har været eksempler på røverier og voldelige episoder i pirattaxier, siger han og peger på, at der også er nogle andre sikkerhedsmæssige risikoer ved at tage en pirattaxi.

- Autoriserede taxichauffører har været på kursus, hvor de blandt andet får udvidet førstehjælp og ekstra køreundervisning. Derudover skal der være kameraovervågning i bilen, fast taximeter, bilen er synet og ikke mindst - der er en forsikring der dækker, hvis uheldet er ude. Alt det er med til at sikre kunden en tryk og sikker køretur, understreger Hjalte Heldbo Reines.

Sådan genkender man en autoriseret taxi:

- De først to tal cifre i en autoriseret taxi er som oftest 98 eller 99 (el-biler kan have andre tal)
- Kig efter logo på bilen og chaufførens tøj
- Tjek, at der er et taximeter i bilen

Nordjyllands Politi peger på, at det ikke er ulovligt at være kunde i en pirattaxi. Det er derimod ulovligt at drive pirattaxi-virksomhed.

Hvis man har oplysninger om en ulovlig taxivirksomhed eller har man været udsat for noget kriminelt i forbindelse med at tage en pirattaxi, så kan man kontakte politiet på telefon 114.

Tre mænd blev bestjålet i pirattaxier

Østjyllands Politi fik søndag 16. marts tre anmeldelser fra mænd i alderen 24-54 år om, at de hver især havde fået stjålet mobiltelefoner og hævekort, da de den pågældende søndag nat og morgen tog en pirattaxi hjem fra byen. Til sammen er der blevet hævet over 200.000 kroner fra mændenes konti

Søndagens første anmeldelse kom fra en 54-årig mand, som oplyste, at hans telefon var blevet stjålet fra hans jakkelomme af chaufføren i en pirattaxi, som han havde taget fra Park Allé i Aarhus søndag omkring klokken 01.00.

Næste anmeldelse kom fra en 24-årig mand, der forklarede, at han lørdag morgen blevet tilbudt et lift hjem fra byen i Aarhus af en ukendt mand, som den 24-årige troede var en taxi-chauffør. På bagsædet sad to andre mænd. Da bilen holdt foran den 24-åriges adresse, blev han tilbudt en joint, som han takkede nej til. I stedet røg chaufføren selv en joint. Efterfølgende kunne den 24-årige konstatere, at hans mobil og hævekort var blevet stjålet, og at der var blevet hævet penge på hans konto.

Den tredje anmeldelse kom fra en 27-årig mand, der også havde været i byen i Aarhus, hvor han lørdag morgen angiveligt blev antastet af en mand i en bil, som den 27-årige troede var en taxi. Da betalingen ikke kunne gå igennem, havde føreren af bilen sagt, at de skulle ryge en joint sammen for at være kvit. Efterfølgende opdagede den 27-årige, at han manglede sin telefon og to hævekort, og at der var blevet hævet penge fra hans kort.

Østjyllands Politi opfordrer til, at man ikke lader sig lokke af billige lift fra pirattaxier, da der er risiko for at blive snydt eller bestjålet.

41-årig mand stak flextrafikchauffør i halsen

Midt- og Vestsjællands Politi blev kort før klokken fire natten til torsdag 27. marts kaldt til Roskilde Sygehus, hvor en 27-årig flextrafik-chauffør fra Holbæk var blevet overfaldet med kniv. Omkring klokken fem pågreb politiet den 41-årig mand, der havde været passager i flextaxien, som som var stukket af efter overfaldet på chaufføren. Den 41-årige mand blev senere fremstillet i grundlovsforhør sigtet for drabsforsøg

Den 41-årige mand trak undervejs med flextaxien til Roskilde Sygehus af ukendte årsager en kniv og stak den 27-årige mand, der kørte flextaxien i halsen. Den 41-årige mand forsvandt herefter fra stedet.

- Vi satte straks en meget omfattende eftersøgning i gang i hele Roskilde, hvor vi med hundepatruljer og en af Forsvarets helikoptere forsøgte at finde manden. Han blev anholdt omkring klokken fem i forbindelse med, at han knuste en rude i Sankt Hans Gade, siger vicepolitiinspektør Lars Krogsgaard fra Midt- og Vestsjællands Politi.

Ifølge politiet var den 27-årige fortsat i kritisk, men stabil tilstand torsdag 27. marts om formiddagen.

- Der udestår fortsat en del efterforskning for at kortlægge hændelsesforløbet. Derfor har vi dagen igennem været til stede flere steder rundt om i Roskilde for at søge med hunde og foretage tekniske undersøgelser, siger Lars Krogsgaard.



Busoperatør:

Brugte batterier fra el-busser skal leve videre som stationære energidepoter

Den nordiske busoperatør, Nobina, har indledt et samarbejde med virksomheden Stabl Energy, der leverer lagringssystemer, hvor energi bliver lagret i store batterier - eksempelvis batterier fra elektriske busser, der har levet deres første liv på vejene, men som kan leve videre som stationære energidepoter

Nobina, der i dag råder over godt 1.000 batteri-elektriske busser, peger på, at busbatterier udgør en strategisk og forretningsmæssig ressource for energilagring, hvor batterierne får et andet liv - og for cirkulær økonomi af kritiske mineraler og metaller.

Samarbejdet mellem Nobina og Stabl Energy, hvor busbatterier kan få en nye funktion, når de ikke længere kan bruges i den daglige drift af elektriske busser, betyder eksempelvis, at man kan etablere systemer med busbatterier, hvor man kan lagre elektrisk energi og dermed skabe en buffer og backup-funktion tilfælde af forstyrrelser, effektudligning af elsystemet og bedre elpriser over døgnet.

Besøg Skandinaviens førende transportmesse

Transport 2025 samler endnu en gang udstillere fra hele transportbranchen.

Oplev nyheder, spændende aktiviteter og følg med i den grønne omstilling i branchen.

3.-5. april 2025



*Bestil din billet på
transportmessen.dk*

Efter gennemførte pilotprojekter er målsætningen, at energilagrene skal kunne installeres på Nobina's depoter i takt med, at busserne får udskiftet deres batterier.

Petra Hammarin, der er Business Development Director hos Nobina, peger på, at samfundets beredskab og den kollektive transports evne til at modstå udsving er spørgsmål, der er blevet stadig vigtigere.

- Her kan batterilagre baseret på udslidte busbatterier blive en vigtig brik, både for konkurrenceevne og bæredygtighed, siger Petra Hammarin og peger på, at man hos Nobina ser et stort potentiale i at forlænge batteriers levetid gennem stationære lagringsløsninger, når de ikke længere er egnet til køretøjsbrug.

Nobina vurderer, at selskabet har en installeret batterikapacitet i sine busser, der overstiger 500 MWh.

Lidt om Nobina:

- Nobina har omkring 13.000 medarbejdere i fire lande - Sverige, Norge, Danmark og Finland
- Samlet er Nobina Nordens største virksomhed inden for kollektiv transport
- I 2023/2024 omsatte Nobina for 13 milliarder svenske kroner





Hos ingeniørvirksomhed i Nordborg banker et hjerte for elektriske løsninger til store og små køretøjer

Det begyndte med elektriske kraftudtag, som kunne drive noget hydraulisk - for eksempel en komprimator til skraldebiler således, at lastbilens motor udelukkende skulle bruges til fremdrift. Batterierne kunne oplades natten over, og man sparede så miljøet for udledning af partikler. Siden har batteriteknologien også kunne erstatte selve motoren til batteridrift, og her har firmaet Banke ApS fundet en fantastisk, men nok - desværre - tidsbegrænset niche

Tekst og foto: Rolf Brems

Magasinet bus er taget til Nordborg på Als for at besøge Banke ApS, og det er direktøren selv, Rasmus Banke som tager imod. Han er uddannet ingeniør og fortæller kort fortalt, at firmaet omsætter sort energi til grøn ved i dag at ombytte og modificerer dieseldrevne køretøjer til elektrisk drift. Den tunge transport står for ca. 10 procent af CO2 udledningen, så der er noget at komme efter.

Miljø - og materiel

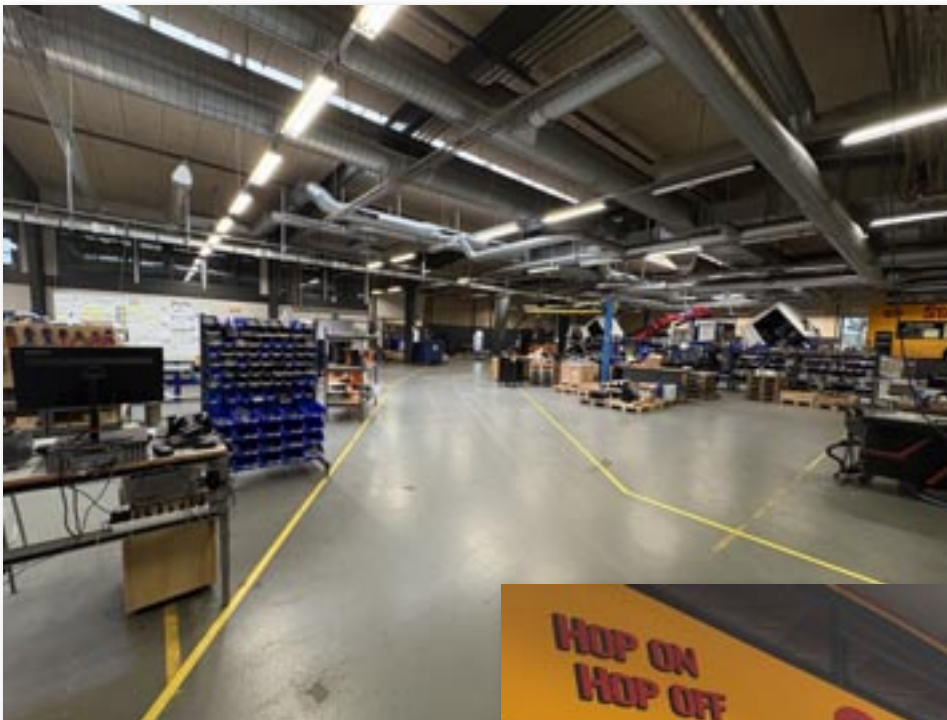
Busbranchen er godt med, når det gælder elektriske bybusser. Her er Danmark det europæiske land, som målt pr. indbygger har fået flest el-busser de senere år. Ikke desto mindre er det et tysk firma, som har fyldt godt op i ordrebogen hos Banke med ombygning af busser - det kommer vi til.

For det er ikke uden store omkostninger for en operatør at ombygge køretøjer til el-drift, så derfor er det stort set udelukkende specialkøretøjer, som får udskiftet drivlinen fra diesel til batteridrift.

I de 5.000 kvadratmeter store haller, som før husede en maskinfabrik, holder der flere køretøjer. De fleste er lastbiler, som er ved at få drivlinen bygget om til el og batteridrift. I det her tilfælde er det en kranlastbil. Det giver god mening, da de sjældent kører de lange ture og ofte har deres opgaver i bebyggede områder, hvor man ikke vil have larm og forurening. Batterierne og al strømstyringen, som blandt andet skal distribuere strømmen til elmotoren, er bygget op i en høj kasse lige bag førerhuset, og altså lige bag forakslen. Det giver en god vægtfordeling og levner plads til drivlinen og kranens hydraulikudstyr i chassisrammen.

På et andet chassis finder man en slags dual lastbil - den er bygget til både batteri drift og til brint. Det er en tidligere skraldevogn, der har kørt på gas, og er i princippet en testbænk i 1:1. Den har en stor batteripakke, som kan oplades

på landstrøm, men ud over det har den en stor boks i den ene side indeholdende brinttanke, og i den anden side, en brændselcelle. Rasmus Banke er dog



En del af de 5.000 kvadratmeter store haller, der rummer adskillige tekniske opstillinger og køretøjer.

En bus - sandsynligvis fra Köln - får ny elektrisk drivline.





Mercedes Sprinter 516 - 1. reg. maj 2018

Km. 293.000 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 18+1+1

ABS, ASR, fartpilot, lift, justerbare stole, soltag, armlæn mm.

Pris: 300.000 Kr.



MAN Lions Coach L - 1. reg. marts 2016

Km. 371.483 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 57+1+1

ABS, ASR, EBS, ESP, fartpilot, toilet, køkken, klima, fodstøtte, skiboksbeslag, anhængertræk, soverum til chauffør mm.

Pris: 1.100.000 Kr.



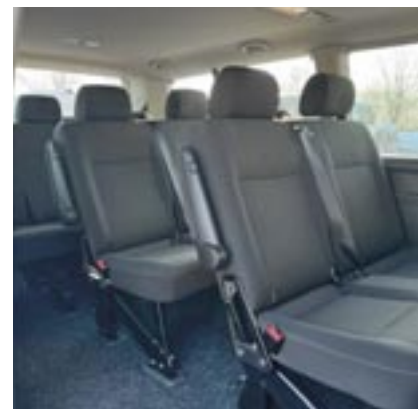
VW Caravelle 2.0 TDI - 1. reg. marts 2018

Km. 307.162 - Euro 6 - Automat gear - Pass. 8+1

Fartpilot, klima, magasinet, justerbare sæder, soltag, elskydedør mm.

Pris: 140.000 Kr.

Momsfri



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326

E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

Miljø - og materiel

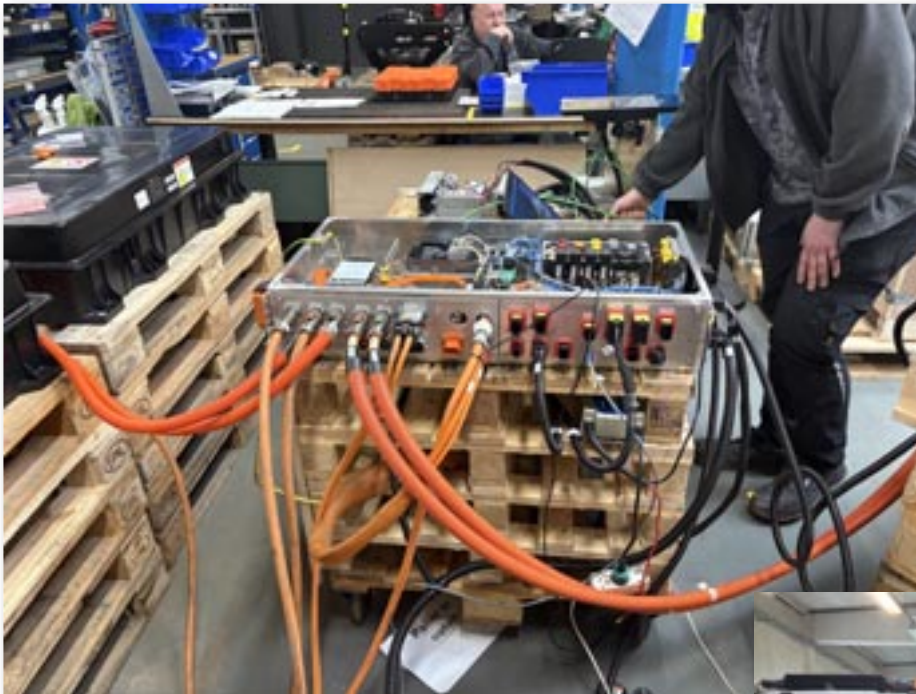
ikke udelt begejstret, han mener ikke at brint som fremdriftsmiddel i fremtidens transport har en chance. Hvis man ser på, at den brint, som findes i dag, er 98 procent produceret af fossile brændstoffer.

- Men det er et forsøg, fordi der er kunder, der efterspørger brint som drivmiddel, og som i det her tilfælde en lille brændselscelle, der kan lade på batterierne og forlænge køretøjets aktionsradius, siger han.

Hyldevarer kommer i brug

Næsten alle komponenterne, man bruger i de forskellige køretøjer, er hyldevare, som man køber hos andre producenter. Batterierne køber man i Kina og konfigurerer dem til de batteripakker, som skal i køretøjerne. Batteristyringen, man benytter sig af, kommer fra et dansk firma, Lithium Balance, som ligger i Herlev ved København.

Rasmus Banke kom i sin tid fra Danfoss, som nærmest ligger på den anden side af vejen. Og det var herfra han gradvis tog springet som selvstændig. Han kunne se, at Danfoss lå inde med alle komponenter i form af effekt-elek-



Her laves der forsøg med et batteristyresystem. Snakken foregår på engelsk, da nogle af ingeniørerne er fra udlandet. Alt højspænding skal være synliggjort med orange kabler eller kabelbeskyttere.



Et batterirack, der blev brugt til en del-elektrificering af en skraldebil. Det var dem, der drev kompressoren.

Miljø - og materiel

tronik og DCA-invertere til styringen af hydraulikpumper etc., men at man oven på en finanskriser var meget fokuseret på sit kerneområde. Rasmus Banke kunne se, at el-drift til biler var i sin vorden, men kastede sig over det mere sikre, at del-elektrificere visse funktioner på store køretøjer. I starten var de tre mand i firmaet. I dag er tallet ca. 25.

Problemet i dag er at få folk med den rette uddannelse, da det er et meget specialiseret produkt og ofte udviklet af Banke selv. Udfordringen med ombygninger er ikke udelukkende de tekniske forskelle, som ombygningen til el-drift betyder. Det er ligeså meget de tekniske beregninger og krav til dokumentation, som Færdselsstyrelsen kræver.

- Problemet er, at vi bevæger os ud i ukendt terræn med ombygninger på materiel, der er bygget til noget andet, siger Rasmus Banke og fortsætter:

- Derfor skal vi dokumentere, at det vi laver, er sikkert. Men færdselsstyrelsen har jo ikke nogen erfaring med et nyt produkt, og derfor kan processen godt blive lidt tidskrævende og omstændig.

De kommende år vil man sikkert i takt med øgede krav til udledning af CO₂ i byerne opleve, at specialkøretøjer vil blive bygget om. Og den viden - og med tiden - erfaring, vil Banke gerne komme i møde. Derfor tilbyder man også, at folk, som har nogle vintage- eller specialkøretøjer, kan få dem ombygget og godkendt til batteridrift.



Batterier under forsøg - også her er "prøvebænken" paller, hvilket gør det nemt at flytte rundt de tunge sager.

Miljø - og materiel

- Der er ikke penge i det. Men vi bliver klogere hver gang, smiler Rasmus Banke og nævner, at både en ældre Land-Rover er blevet ombygget, og at man også har leveret et Beagle-kit-projekt, så en folkevogn eller biler bygget over disse, kan ombygges til el-drift med batteri.

Højt til loftet

I det ene hjørne af hallen er en sightseeing-dobbeltdekkerbus hejst op, så man kan gå og arbejde under den. Den er en del af et projekt på ca. 30 busser, der er bestilt af den tyske udbyder af Hop on - Hop off-ture i flere storbyer, Willms Touristik GmbH & Co.

Willms Touristik GmbH & Co kører sightseeing i mange europæiske storbyer - eksempelvis de kendte Harry Potter ture i London, og de vil gerne forvandle by-sightseeing til en bæredygtig og miljøvenlig oplevelse. Og da der i mange storbyer indføres miljøzoner, så er der ingen vej uden om el-drift.

De oprindelige dieselbusser er specialbyggede, da en del af den bærende konstruktion i taget er fjernet, så turisterne får bedre mulighed for en mere interessant sightseeing. Men det er bekosteligt at ombygge en dobbeltdekkerbus - herunder at indbygge et foldetag, der kan lukkes i regnfuldt eller koldt vejr.

Bagdelen - sightseeingbus eller ej - er den forurening, bussen udleder. Men det har Banke en løsning på.



De har drevet busserne til Nordborg, men bliver kommer tilbage med lastbil - en Euro 6 og en Euro 5. Operatøren har valgt, at de skal sendes tilbage til Tyskland. De fylder meget - Euro 6-motoren vejer 1,5 ton med en masse teknik til at rense udstødningen.

Miljø - og materiel

- Det er de dieselmotorer, vi har pillet ud af nogle busser. De vejer 1,5 tons og fylder meget. Ja, den ene her, der er en Euro 6-motor fylder væsentlig mere, end den Euro 5-motor ved siden af, siger Rasmus Banke og peger over i et hjørne.

- Alt det udstyr, man bruger på at rense forbrændingen, behøver vi jo ikke på elektrisk motor. Og selve motoren fylder ikke meget mere end en kasse, man kan opbevare en lagkage i.

- Men vi skal stadig have en form for afkøling af batterier, servo-pumper til styretøjet, og 24 voltsanlægget til at drive styrestrømmen og så videre.

Og det er selvfølgelig ikke bare at putte en ny drivline i. Vi skal også have afmonteret al den anden elektronik og overvågning af komponenter, man har i en dieselbus - eksempelvis alarm for AD-Blue, siger han og forklarer, at bus-

En kranlastbil, der bliver hel-elektrisk. Batterier og styreenheder er bygget ind i den store boks med vægten lige bag forakslen.



En elektrisk drevet hydrauliskpumpe, der bruges i kraner og skraldebiler.

Miljø - og materiel



Rasmus Banke ved en el-motor, der skal sidde i en sightseeing-bus. Sammenlignet med en konventionel dieselmotor fylder den ikke mere, end at den kan være i en kasse til en lagkage, siger han.

sen får et nyt instrumentbord, som Banke selv har udviklet. Det er med informationer om regenerering og forbrug på batterier og deres status.

Op i det høje gear

Da jeg kigger under bussen kan jeg se en Alison gearkasse, det er endnu ikke så almindeligt på en eldrevet bus. Læsere af Magasinet Bus kan måske huske, at Mercedes-Benz' nye el-Intouro var udstyret med en tre-trins gearkasse. I princippet behøver man ikke en gearkasse, når man kører med en elektrisk motor. Men det giver en meget mere økonomisk og glidende kørsel, specielt når der køres med lave hastigheder eller i bjergrige områder. Det betyder også, at man kan benytte en mindre og mere økonomisk el-motor. Busserne her udstyres med en seks-trins automatgearkasse, der faktisk er magen til den, der også var i dieselversonen. Det giver en meget mindre "invasiv" ombygning til elektrificering, og bussen kører stort set på samme måde som før. Sightseeingsbusser kører typisk 15-20 km/t i tæt bytrafik og ofte ikke over 200 kilometer på en dag.

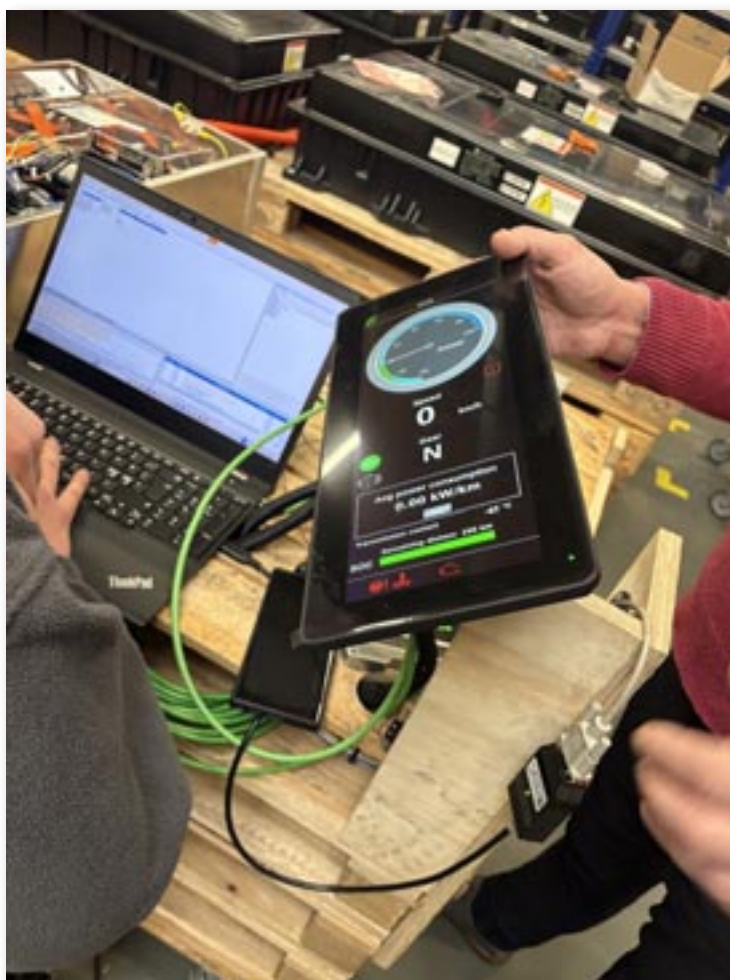
Det man sparer på vægten af en dieselmotor i forhold til en elmotor, må man så bruge på vægten af batterierne, som man i det her tilfælde bygger ind i kabinen foran bagakslen. Nogle sæder bliver pillet ud, og batterierne placeres, så nogle af sæderne kan monteres over dem. Men da underetagen i sightseeing-busser sjældent er attraktiv, har det ikke den store betydning, hvis projektet skulle munde ud i færre siddepladser.

Busserne får typisk en kapacitet på 250kWh, men kunne egentlig klare sig med 200 kWh. Batterikapaciteten betyder, at vægten af batterierne ligger på et ton, når man kører som sightseeing busser gør. Der, hvor man behøver en

Miljø - og materiel



En tre-trins gearkasse fra Dana. Det lyder dansk, men er amerikansk og lavet i Kina.



En del af den nye instrumentering afprøves inden installering.



Der skal stadig lidt køling til. Læg mærke til, at der laves nye dele til fastgørelse af komponenter. Problemet er, hvis man

større kapacitet, er, når bussen skal op i fart, hvor vindmodstand bliver en faktor, eller hvor den kører kontinuerligt landevejskørsel.

Standardløsning til forskelligheder

Ombygningen er nærmest standardiseret, selvom det er forskellige bustyper. For når alt kommer til alt, er busserne temmelig ens i opbygningen og kræver meget få modifikationer.

- Mange busfabrikanter tilbyder ikke alene flere motortyper, men også motorer fra flere fabrikanter, så rammen på en bus er i forvejen rimelig standardiseret. Så derfor passer vores drivline ind i de fleste af vores ombygninger, siger Rasmus Banke.

Hos Banke har man endnu ikke modificerede nogen danske busser og kommer nok heller ikke til det. Dertil er ombygningen nok for dyr, lyder Rasmus Bankes vurdering.

Og som nævnt. Det er kun en niche med en tidsbegrænset horisont på fire-fem år, da man kan se, at de store producenter som Volvo, Mercedes, MAN og Scania for alvor er ved at komme op i gear på den elektriske front.

Rasmus Banke mener, at der er et europæisk potentiale på omkring 200 sightseeingbusser, og kunderne er tilfredse.

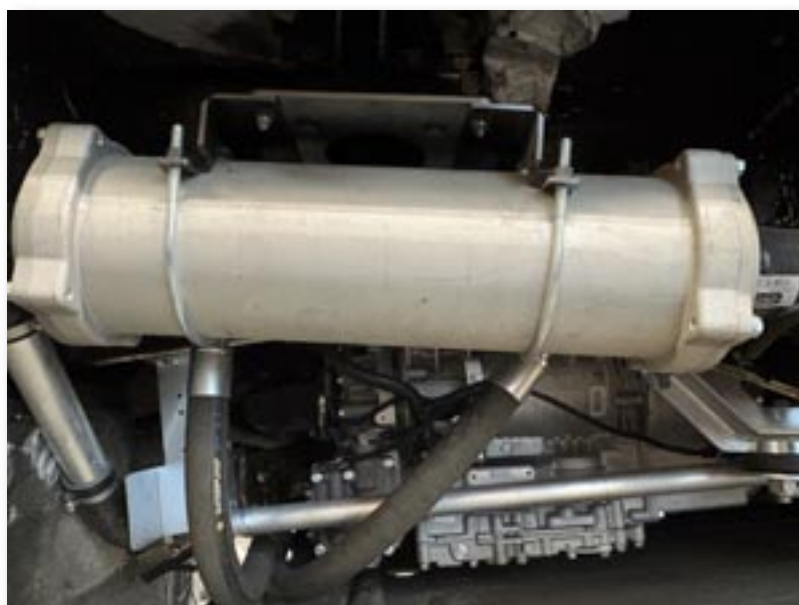
- Vi udfører opgaven ens hver gang, vi dokumenterer det og får alt synet og godkendt. Det betyder mere for dem, at det er driftssikkert, end at det er billigt. Derfor kan vi være konkurrencedygtige, siger han.

Miljø - og materiel

BMS-boksen - Battery Management System - er bussens nye hjerne og sidder nu i motorrummet, som fra denne vinkel ser noget mere forenklet ud.



Gearkassen fra Alison, hvor man lige aner kardanleddet til venstre.





Turistbus skal køre med udgangspunkt i Himmerland

Tirsdag 11. marts - dagen var for mange år siden en skolefriday, da det var Kong Frederiks 9. fødselsdag - leverede Hessel Bus A/S en ny Mercedes-Benz Tourismo L til Niels og Allan Hansen, der driver Hobro-Døstrup Turist

Den firestjernede bus har plads til 53 passagerer plus chauffør og rejseleder - og er udstyret med eksempelvis sovekabine, køkken, to køleskabe, 220 V-stik ved hver sæderække samt opbevaringsrum over akslerne plus en bred vifte af det nyeste sikkerhedsudstyr.



Busvognmand i Roskilde har også fået en ny turistbus med stjerner

Tirsdag 25. marts leverede Hessel Bus A/S en ny Mercedes-Benz Tourismo L til Lars Rasmussen fra Roskilde Turistfart/Køge Bugt Rejser

Bussen er udstyret med toilet, køkken, to køleskabe, sovekabine samt 220 V-stik i sidevæggen ved hver stolerække - og noget af det nyeste inden for sikkerhedssystemer.



På billedet ses Lars Rasmussen sammen med en Niels Christensen, der skal være første styrmand på bussen.

Bussen er en fire-stjernet turistbus med plads til 52 passagerer, der kan sætte sig til rette i Luxline-stole med justerbare nakkestøtter.



Transportløsning har skiftet navn

It-virksomheden, MultiQ, der har hovedsæde i Viby ved Aarhus, har fået nyt navn efter, at britiske Journeo plc købte virksomheden tilbage i 2023. Journeo plc har specialiseret sig i løsninger, som binder rejsemuligheder sammen i realtid døgnet rundt

Begge virksomheder har forkortet fortalt fokus på ITS - Intelligent Transport Solutions - eller systemer, og Journeo plc' køb af den danske virksomhed er blandt andet begrundet i mulige udviklingsmuligheder for MultiQ' ITS-systemer rundt i Europa og øgede investeringer i regionen.

For Journeo plc, der har hovedsæde i Ashby-de-la-Zouch mellem Birmingham og Nottingham i Midtengland, giver de kombinerede erfaringer og viden mulighed for at samarbejde med transportoperatører og myndigheder på tværs af regionen med det mål at levere mere smart, sikker sikre og bæredygtig transportservice.

Mads Henrik Hansen, der er administrerende direktør i Journeo A/S - den danske del af Journeo plc, peger på, at den lokale struktur i selskabet med support-team og service fortsætter.

Russ Singleton, der er administrerende direktør i Journeo plc, forklarer, at købet og integrationen af den danske virksomhed giver god mening.

- MultiQ's ry og erfaringer er et stærkt match for Journeo. Jeg har en forventning om at se Journeo-kunder i Storbritannien få gavn af vores udvidede ekspertise inden for tilgængelig information i busser og inforskærme rettet mod passagererne, ligesom nordiske kunder nu kan få adgang til bredere erfaring inden for levering af transformative transport-teknologiprojekter, lyder det fra Russ Singleton.

I forbindelse med købet og integrationen af MultiQ i Journeo plc er Marcello Gregorovic udnævnt til Business Development Manager for regionen.



Synshal på Midtfyn bliver en del af en landsdækkende synskæde

Dekra Bilsyn overtager med virkning fra tirsdag 1. april Midtfyns Bilsyn i Ringe. Dermed kommer Dekra op på at drive 84 synshaller i Danmark - flere af dem syner både personbiler, varebiler, busser, trailere og lastbiler, hvilket er tilfældet med synshallen i Ringe

- Ringe er en strategisk vigtig placering for os. Med denne overtagelse får vi en stor og velrenommeret synshal placeret centralt på Fyn bemandet af erfarne medarbejdere. Det giver os en stærk position i området og gør det nemmere for endnu flere kunder at få deres køretøjer synet hos Dekra Bilsyn, siger Mikael Morell, der er administrerende direktør i Dekra Bilsyn.

Synshallen i Ringe er en af de større synshaller, hvor både personbiler, varevogne, trailere, lastbiler og busser kan blive synet. De medarbejdere, der i dag driver synshaller, fortsætter som en del af Dekra Bilsyn, hvilket sikrer kunderne samme service, som hidtil - og at de møder kendte ansigter.

Busforhandler ændrer i organisationen

Hessel Bus A/S' nuværende administrerende direktør, Tomas Gustavsson, forlader selskabet ved udgangen af marts. Søren Christensen vil fremover være salgs- og Marketingdirektør og få fuldt ansvar for at lede alle operationer inden for Hessel-koncernens busdivision

Steen Hessel, der er en af ejerne i Hessel-koncernen, overtager rollen som administrerende direktør i Hessel Bus A/S.

Hos Hessel fremhæver man, at den nye ledelsesstruktur sikrer kontinuitet og stabilitet for kunderne. Den vil også styrke vækst, fokus på kundetilfredshed og kvalite



Brugte busser brændte i Hammelev

Tirsdag om aftenen 4. marts fik politiet i Syd- og Sønderjylland en melding om, at der var udbrudt brand i flere udtjente busser, der holdt på en plads på Oksbølvej ud til Motorvej E45 i Hammelev

Politiet oplyste, at 30-40 brugte busser brændte, og at branden kunne være påsat. Politiet har også oplyst, at der var brand på samme plads for en uge siden. Den gang fandt man et hul i hegnet ind til pladsen.

Forskellige medier nævnte, at der var brand i op mod 60 busser.

Det er virksomheden VBI Group i Christiansfeld, der råder over pladsen og bruger den til opmagasinerung af brugte busser, der har udtjent deres formål i Danmark og skal afsættes i andre lande, hvor de kan få endnu en periode som transportgrundlag, når mennesker skal fra A til B.

(Foto: Rolf Brems)



Efter kontrol:

Partybusser fik forbud mod at køre videre

Flere partybusser, der netop havde kørt med passagerer i nattelivet, fik på stedet forbud mod at køre videre, da politiet gennemførte en kontrol i København

Midt- og Vestsjællands Politis tungvognscenter gennemførte fredag en kontrol af partybusser i København. Kontrollen blev gennemført sammen med Københavns Politis færdselsafdeling og Færdselsstyrelsen og resulterede i, at flere partybusser, der forud for kontrollen havde kørt med passagerer, fik forbud mod at køre videre

Under kontrollen kontrollerede politi og medarbejdere fra Færdselsstyrelsen syv partybusser samt en almindelig bus. Seks af busserne blev tjekket på politiets bremseprøvestand, og fem af dem fik forbud mod at køre videre med passagerer og en fik inddraget nummerpladerne på stedet.

- Vi gennemfører kontrollerne for at sikre, at busser, der kører rundt om natten med berusede passagerer, er i ordentlig stand. Vi må desværre konstatere, at der ikke er sket nogen forbedring overhovedet, siden vi sidst lavede en kontrol. Det var bestemt ikke det resultat, som vi havde håbet på. Derfor kommer vi til at fortsætte kontrollerne af den her branche, for vi er faktisk lidt bekymrede for passagerernes sikkerhed, siger politikommissær Henrik Haensel fra færdselsafdelingen i Midt- og Vestsjællands Politi.

Lidt fra fredagens kontrol:

- En bus havde fejl og mangler i form af manglende afmærkning af nødudgangsvindue. Der manglede at blive betalt vægtafgift, og bussen bremsede skævt på den ene aksel. Bussen, der havde været til syn dagen før, fik forbud mod at køre med passagerer og blev indkaldt til nyt syn
- En bus manglede nødudgangsvinduer i den ene side og havde desuden lygter, der ikke virkede. Den fik forbud mod at køre med passagerer og blev indkaldt til syn
- En ledbus havde stadig ikke udbedret manglende gelænder og håndgreb, som blev påpeget ved det seneste periodiske syn for tre måneder siden. Desuden var bussens led ikke beskyttet tilstrækkeligt for at undgå, at passagererne kunne komme til skade. Bussen havde desuden kraftigt oliespild, en revne i forruden og rust i den ene aksel. Den fik forbud mod at køre med passagerer og blev indkaldt til syn
- En ledbus havde en gennemtæret tværstiver ved den ene aksel. Ved drejepladen, hvor bussens led hænger sammen, var der hul i gulvet, hvilket gav risiko for at passagererne kunne komme til skade. Bussen fik forbud mod at køre med passagerer og blev indkaldt til syn
- En bus havde fejl på to nødudgangsvinduer og flere vinduer manglede piktogrammer. Derudover kunne nødudgangsdøren ikke åbnes udefra. Bussen fik forbud mod at køre med passagerer og blev indkaldt til syn
- En bus havde en sikkerhedskritisk fejl, da bremserne ikke virkede på den ene aksel. Sidemarkeringslygter og baglygter i den ene side af bussen virkede heller ikke. Den ene vinduesvasker virkede ikke, der manglede en nummerplade og den nummerplade, der var der, blev inddraget på stedet

Derudover var der sager om chauffører, der ikke var ansat, ikke havde chaufføruddannelsesbevis med eller hvor der var uregelmæssigheder i forhold til deres kørekort.



Tysk busmagasin havde samlet e-busser til test

Det tyske Busmagasin Omnibus Spiegel afholdte her i marts endnu et godt og interessant testprogram af nye eller nyere el-busser. Det officielle program var en test og bedømmelse i 12 meter-segmentet, og derfor var var tre af de samlede otte busser ikke med i bedømmelsen. Busproducenten MCV måtte melde afbud i sidste øjeblik, så pludselig var der kun fire til den officielle bedømmelse. I denne første artikel er fokus på den bus, vores udsendte Rolf Brems syntes, var mest interessant

Tekst og foto: Rolf Brems

Hess havde en 10,79 meter bus med, og Trionia en City 75 Electric - modellen som vandt årets minibus-test 2024 i Madrid. Slutteligt havde Mercedes-Benz deres 10,63 meter e-Citaro med.

Trioniaen er beskrevet i Magasinet Bus 10 - 2024 så den vil jeg ikke trætte læserne med, og Mercedes Benz' e-Citaro har vi blandt andet omtalt i Magasinet Bus 5 - 2024, så den går vi let hen over.

De fire busser, som kørte ud i bedømmelsen var VDL, Iveco, Scania og Solaris, hvor sidstnævnte blev Årets Bus 2024 i Europa med en 18 meter ledbus.

Af nyheder var Scania på banen. Den havde jeg store forventninger til, men det var desværre en skuffende oplevelse.

Materiel

Som den sjove elektriske overraskelse havde Omnibus Spiegel inviteret en Setra S9 fra 1964 med - men ombygget til elektrisk drift. Den kunne nu, museumsregler eller ej for kørsel i bymidter, køre uden at udlede CO2. Men inden danske veteranbus-entusiaster får gode ideer, er der lige nogle økonomiske barrierer, der skal overvindes.

Magasinet Bus deltog ikke i den officielle bedømmelse. Det ville have krævet en deltagelse på tre hele dage, da det efterhånden er et velbesøgt arrangement, så der var rift om at få en tur i et af køretøjerne. Eventet fik besøg af ca. 100 deltagere - skribenter, men også operatører og ledere af diverse private og kommunale trafiksselskaber, som her så muligheden for at prøve noget af det nye.

Sikkert af samme grund var ruten i år blevet afkortet. Man kørte stadig over Rhinen til den nærliggende satellit-banegård Ramersdorf og herfra op i bakkerne øst for Bonn.

Det var en rute med stigninger, hvor den stejleste var på 10 procent, og hvor man virkelig kunne afprøve køretøjets formåen. Men oppe på toppen i en rundkørsel fortsatte man ikke som før ud i geografien, men kørte tilbage til garageanlægget via Ramersdorf.

For fotografere var der rige muligheder for at komme af og på, hvis man havde udset sig et godt spot på ruten. Som dagen skred frem, så man også andre bus interesserede - eller busnørder - som én præsenterede sig som, og som ville have nogle billeder. Desværre måtte vi ikke tage dem med på turene.



Materiel

For dem, som deltog i bedømmelsen, skulle man holde ind ved alle stoppesteder på ruten, åbne dørene, og bus-sens indetemperatur skulle være stillet på 18 grader, så man kunne have et nogenlunde sammenligneligt forbrug.

SWB - Stadt Werke Bonn

De busser, som ikke var med i den officielle bedømmelse, var selvfølgelig også til rådighed for prøveture.

SWB - Stadt Werke Bonn - lagde som vanligt lokaler til. Det er et kæmpe busanlæg med mere end 100 køretøjer, de fleste ledbusser, men også en del 12-meter og el-busser.

Der er måske ikke, som vi kender det fra Danmark, fri adgang ind på anlægget. Det hele er heget af, og ved porten sidder der en ansat som styrer bommen. SWB havde i år ryddet hele den nordlige del af anlægget, så der var plads til alle busserne i testen. Inde i en værkstedshal havde man ryddet to vedligeholdelsesspor, og opstillet stole i det ene - og borde og en cafe i nabosporet hvor der dagen igennem blev budt på forskellige lækkerier.

Og det var også her, der hver morgen var forskellige foredrag fra busfabrikanterne, men også af leverandører til samme. Det var Shell, som fortalte om deres elektriske produkter, ZF, som fortalte om det seneste nye inden for driv-liner og Heliox som fortalte om deres produkter inden for opladning.

Den mest interessante

Redaktøren her på Magasinet Bus ville gerne her kort før deadline have, at jeg valgte den bus, som jeg fandt bedst, skilte sig mest ud eller overraskede, og så beskrive resten i Magasinet Bus 4 - 2025.



Materiel

Alle busser i dag skal leve op til kravene i EU-general safety regulation, GSR, med de forskellige former for sikkerhedsfunktioner med blindvinkel alarm, hastighedsassistance, alkohollås, dæktryksovervågningssystem med mere, så det vil jeg ikke nævne. Dog må bybusser ikke selv kunne nødbremse, da der kan være stående passagerer, men audio alarmer må gerne advare chaufføren.

Jeg prøvede i alle busser at skubbe sædet så langt tilbage som muligt, men når jeg angiver, om der er god plads, er det med mine 179 cm i højden, da et par af busserne ikke vil egne sig til høje skandinaviske mænd.

Og som jeg har skrevet før - med mine 64 år ved jeg fra mine flyvemedicinske undersøgelser, at jeg har et naturligt høretab ved visse frekvenser, så mine "støjmålinger" må altså tages med et lille gran salt. Men oftest er vi flere, og yngre personer i testbusserne, hvis oplevelser til støjen jeg frekventerer.

Alle busserne var konfigureret til den tyske VDV-norm, som er en standard vedtaget af tyske busoperatører for at ensrette udformningen og betjeningen af dørknapper, betjeningsgreb med mere. så et buskifte til anden type ikke er den store forskel for chaufføren.

Hess LighTram 10

Og VDV-normen fandt man i min personlige vinderbus, som var Hess fra Schweiz med deres LighTram 10, og som endnu er en prototype med projektnavnet "Swiss eBus plus".

Her har man konstrueret et demonstrationskøretøj baseret på nye resultater fra forskning og udvikling inden for karosseri-isolering, varme/klima anlæg og nye teknologier til drivlinen, termisk styring og batteriteknologi. Alt sammen for at øge rækkevidden af batteribusser, som stadig har deres daglige begrænsninger. Bussen har været i drift siden september 2024 i Zürich og kører frem til 2026.



Materiel



Og jeg har ikke valgt bussen på grund af dens udseende, da jeg ikke synes, at fronten gør sig godt til en bus, men Hess's overordnede koncept er også letbane-lignende busser. Dem kan de til gengæld levere i flere versioner, nemlig på 18 meter, 19 meter og op til 25 meter - den sidste med dobbelte led.

Nu har de så lavet en lille enhed som er velegnet til citytrafik og ikke nødvendigvis til kørsel i definerede busbaner eller lukkede traceer, men en som kan køre i de mindre gader.

Som sagt er den 10,79 meter lang og 3,3 meter høj. Karrossen er lavet i aluminium i Hess's eget system, kaldet "CO-BOLT", hvilket giver en lav vægt på 13.300 kg. Det kan så omsættes til et øget antal passagerer, nemlig 83, heraf 27 siddepladser, som vi fik oplyst af repræsentanten. I den officielle information er tallet 76 passagerer total.

Det nye er at karrossen er isoleret overalt, og altså også i bunden - noget som Hess kalder "Thermo Jacket". Det betyder, at man kan spare en ekstra kilde til opvarmning - typisk et oliefyr som bruger HVO-diesel. Bussen er udstyret med varmepumper og som noget helt nyt inden for branchen, varme i passager-sæderne. Det tænder, når passageren sætter sig i sædet, og slukker, når det forlades, men virker kun ved udendørs temperaturer under fem grader.

For at holde på varmen har man en blæser ovenover bagdøren, som man kender det fra stormagasiner, hvor blæseren danner en "mur" eller et skjold. Dog vil jeg sige, at de damer - eller herrer - for den sags skyld, som lige har sat frisuren, får den vindblæst, når de træder ud eller ind, da den var særdeles kraftig.

Materiel

Hess-bussen er også lavet til klimatisk udfordrede egne - også de varme - så isoleringen virker både i kulde og varme.

Kabinen var lys og venlig trods det skifferfarvede gulv. De brune sæder mindede mig dog lidt om fortidens hjortekær-busser, jeg en gang kørte med, men Hess' valg ødelagde dog ikke helhedsindtrykket.

Der var kun enkelte svævende stole forrest i midten, resten var var anbragt på podestre, som ikke vil gøre rengøringen nemmere med de mange hjørner. Der var lavgulv hele vejen igennem bussen og selvfølgelig low entry ved begge døre.

Ud i den blå - og hvide

Bussen har fem batteripakker på taget med en samlet energikapacitet på 515 kWh. Batteritypen er NMC Gen3, altså tredje generation. Og har man lade kapaciteten til rådighed på garageanlægget, kan den lades med 350 kW - altså på en god halvanden times tid for en opladning. Batteripakken skulle ifølge det officielle infomateriale give en rækkevidde på minimum 300 kilometer ved minus fem grader, men repræsentanten fra Hess sagde, at den var over 400 kolometer.

Drivlinen består af en PM-centermotor af nyeste generation, der trækker på bagakslen. Servostyringen er elektrohydraulisk og virker let og præcis - og tilmed lydløs.

Bussen var den eneste, jeg ikke fik lejlighed til at prøve som chauffør op i bakkerne, men kun på en mindre tur i byen, og som passager morgen og aften, da den var udvalgt som shuttlebus til hotellerne. Førerpladsen er meget stilren. Den virker lidt smal og måske en smule indeklemmt, når chaufførdøren er lukket. Instrumentbordet virker også lidt skrabet, men bevarer, det er jo ikke en færdig model. Rattet er uden funktioner, men har en god tykkelse og er behageligt at holde ved.

Der var elektroniske spejle, som var naturligt placeret, når man skulle kigge efter andre trafikanter. Lysknapperne til lygterne og den indvendige belysning er noget malplaceret - lodret ude til venstre - specielt når der er plads nok på instrumentbordet. Hele konsollen kan justeres og sædet indstilles, så næsten alle kan være med, måske de højeste personer kan få lidt problemer med benene.



Materiel

Bussen kørte rigtig godt og var næsten helt lydløs. Kun ved visse hastigheder og når man skal slip speederen, kom der nogle elektroniske lyde - ikke oppe ved chaufføren, men nede i kabinen, men som absolut ikke var graverende.

Den var livlig og relativ hurtig at få op i fart, nem at komme omkring i trafikken med - sikkert på grund af den korte akselafstand på 4,5 meter. Bremsen var nem at doserer, specielt ved brug af retarderen, som med sine intervaller gjorde det nemt at lave en behagelig og effektiv nedbremsning - altså en regenerativ deceleration, hvor man smider energien tilbage på batteriet.

Jeg følte ikke, at vægten af batterierne og den korte akselafstand gjorde den til en gyngest. Den virkede umiddelbart rolig og balanceret.

Og hvorfor mener jeg så, at den skilte sig mest ud eller overraskede blandt deltagerne i Bonn?

Det gør jeg fordi, at den trods lidt manglende finish, specielt i førerkabinen, rummer den nogle grundlæggende gode egenskaber og lidt nytænkning med sædevarme i passager-kabinen og en isolering af kabinen, så man kan komme af med det ekstra olieforbrænd. 83 passagerer i en 10,8 meter bus er også godt, specielt for operatøren, om passagererne så syntes det samme, når de står som sild i en tønde er nok noget andet.

Ydermere kørte den utrolig godt. Bevares, det gjorde de fleste af de andre deltagere også.

Som debut syntes jeg, at Hess LightTram 10 vil være et godt bud for bytrafikken, både for kunder og også chaufføren. Men Hess har ikke noget marked i Danmark - indtil videre.



Materiel



Om Hess's system CO-BOLT:

- Hess's system CO-BOLT er en samling af strukturen uden svejsning, men med skruer
- Systemet består af ekstruderede C-formede aluminiumsprofiler bygget op i en selv bærende struktur, som består af to store hovedprofiler, tagrammeprofilen og sidevægsprofilen
- Den øverste del af kroppen er opbygget af disse profiler og behøver ikke en yderligere beklædning
- Det nederste af kroppen består af enkle sideklapper, der let kan udskiftes i tilfælde af skade
- For- og bagsektionen er lavet af glasfiberforstærket polyester. Skruerne monteres med en to-komponent klæber, som sikrer, at vibrationer ikke løsner de sammenskruede dele.
- Hess peger på, at det er muligt at løsne skruerne i tilfælde af skader - selv efter mange år
- Hess har mere end 25 års erfaring og har på verdensplan produceret over 20.000 busser med CO-BOLT systemet



Tre hold er gået videre om mere metro

Planlægningen af to nye metrostationer i Ydre Nordhavn er i gang, og Metroselskabet har prækvalificeret tre hold til at give deres tilbud på den nye metrostrækning, der er en forlængelse af M4-linien, der åbende i sommeren 2024. Forlængelsen omfatter to nye stationer i byudviklingsområdet Levantkaj og det fremtidige centrum i Ydre Nordhavn

I februar i år offentliggjorde Metroselskabet udbuddet på design- og anlægskontrakten efter konceptet "tidlig entreprenørinddragelse". I denne udbuds- og kontraktform inviterede Metroselskabet et hold bestående af entreprenør, ingeniørrådgiver og arkitekt ind i projektplanlægningen på et tidligt stadie. Formålet er at opnå et endnu bedre samarbejde på projektet, minimere projektets klimaaftryk og i sidste ende bygge en bedre metro for kunderne og byen.

Der kom seks ansøgninger, og Metroselskabet har nu valgt at prækvalificere tre hold, som skal deltage i konkurrencen om at designe og bygge den nye udvidelse af linjen. De tre entreprenører med hold er:

- Acciona Construcción, S.A. med Acciona Engineering, Niras, Egis Rail samt Weston Williamson + Partners
- M.J. Eriksson A/S med LM BYG, Bravida, Artelia, C.F. Møller samt BIG
- MT Højgaard Danmark A/S Rambøll samt Cobe

Vinderen af udbuddet forventes at blive fundet i efteråret. Derefter følger en designfase og miljøkonsekvensvurderingen. Selve byggeriet forventes påbegyndt i 2027, og målet er, at de nye stationer åbner for passagerer i 2030.





Alslinjens el-færge »Nerthus«, er den første, der bliver færdig fra Cemre Shipyard i Tyrkiet. Den skal starte med at sejle på Samsølinjen. (Foto: Molslinjen)

Rederi rykker rundt på færger for at få sommerplanen til at hænge sammen

To forsinkede el-færger betyder, at Molslinjen bytter rundt på flere færger for at få sommeren til at hænge sammen på Samsø. Rederiet oplyser videre, at billetterne bliver billige i den sejlplan, som rederiet har lagt

Den forsinkede levering af Molslinjens to nye el-færger til Alslinjen og til Samsølinjen betyder, at Alslinjen må vente med at få sin el-færge »Nerthus«, og at Samsølinjen får Alslinjens el-færge til en begyndelse.

Hos Molslinjen forventer man, at »Nerthus« kan sættes i drift på Samsølinjen mandag 16. juni 2025. Indtil da sejler Molslinjen med erstatningsfærge »Fynshav«, som sejler op til fire daglige dobbeltture på de travleste dage.

- Samsø er en destination, hvor passagertallet stiger meget hen over sommeren, så vi har brug for at kunne indsætte

Flydende forbindelser

en færge med mere kapacitet. Derfor vælger vi at tage Alslinjens færge og sætte ind på Samsø, siger Molslinjens administrerende direktør, Kristian Durhuus.

Billet til lavpris

Molslinien oplyser, at der er indført mere dynamik i priserne, hvor der er forskellige priser, når sæsonerne svinger. Den øgede dynamik består af en ny lavprisbillet, hvor prisen for at få en almindelig bil med færgen mellem Kalundborg på Sjælland og Ballen på østkysten af Samsø hele året kommer til at begynde ved 99 kroner for en overfart. I højsæsonen på en sommerlørdag kommer den dyreste billet til højst at koste 392 kroner for en almindelig bil.

- Der kommer til at være mange af de billigste billetter hen over et år, og det er vores forhåbning, at det vil være med til at gøre Samsø mere populær at besøge også uden for højsæsonen, siger Kristian Durhuus.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Esbjerg Station er en af seks stationer, der i år får tilskud fra en pulje, der er afsat til at løfte stationerne op på et højere niveau.

Stationer får et tryghedsløft

Seks stationer - to i Syd- og Sønderjylland og fire på Sjælland - får 66 millioner kroner fra Infrastrukturplan 2035, som skal bruges til at løfte stationerne op på et højere niveau. Fokus er på sammenhæng til byen og tryghed, samt aktivitet og bæredygtighed

Med Infrastrukturplan 2035 blev der i 2021 afsat 350 millioner kroner til at gøre udvalgte togstationer mere attraktive og trygge. Puljemidlerne bliver udmøntet årligt til puljen er tom. I år er forligskredsen bag aftalen enige om at bruge 66 millioner kroner fra puljen til følgende stationer:

- Nivå Station
- Esbjerg Station
- Vojens Station
- Ballerup Station
- Malmparken Station
- Brøndbyøster Station

Det er DSB, som har vurderet hvilke stationer, der kan forbedres med midler fra puljen til mere trygge og attraktive stationer.

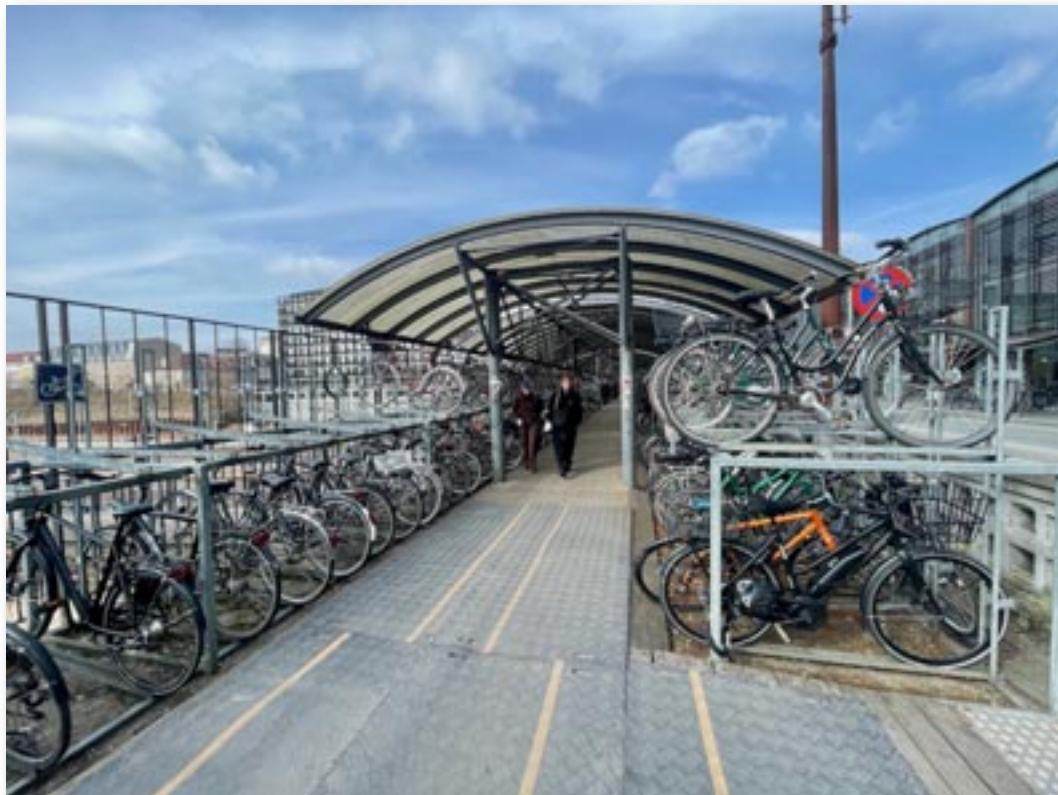
En omfattende ombygning af jernbanen i Aarhus går i gang

Mandag 31. marts sætter Banedanmark i gang en omfattende ombygning af jernbanen i Aarhus med ombygning af spor, perroner og installation af nyt signalsystem, så banen bliver klar til nye el-tog. Forberedelserne, der har stået på flere år, viser sig ved, at der er etableret byggepladser flere steder i Aarhus

Arbejdet, der vil vare de næste knap to år, vil blandt andet betyde, at gamle analoge signaler udskiftes med et nyt digitalt signalsystem, sporene fornyes og hastighedsopgraderes, perronerne forlænges og den nuværende cykelparke-ringsbro op ad Bruuns Bro bliver renoveret.

Målet er, at der fra slutningen af 2026 kan køre eltog på den østjyske hovedstrækning fra Fredericia til Aalborg, så togdriften bliver mere klimavenlig og effektiv.

- Aarhus H står over for en gennemgribende modernisering og opgradering, så den bliver klar til både det nye signal-system og nye eltog. Samtidig får selve stationen også en makeover, så de kommende år bliver det lidt af en bygge-



Cykelbroen over banegraven i Aarhus skal renoveres.

(Foto: Jesper Christensen)

På sporet

plads. Men det skal være skidt før det bliver godt, og for at gøre byggeperioden så kort som muligt laver vi det hele på én gang, så vi allerede fra slutningen af 2026 har en moderne og velfungerende station midt i Aarhus, siger transportminister Thomas Danielsen (V) i anledning af, at arbejdet nu går i gang i fuldt omfang.

Projektchef i Banedanmark, Helle Thambo, forklarer, at projektet samler trådene fra flere af de vigtigste projekter, som Banedanmark beskæftiger sig med i disse år.

- Ombygningen af Aarhus H er ikke bare omfattende, men også utrolig vigtig og spændende. Vi kommer blandt andet til at ombygge spor, installere nyt signalsystem og elektrificere på samme tid. Og det vil på sigt være godt for både passagererne og miljøet. En elektrificeret og fornyet jernbane med nyt signalsystem vil sikre kortere rejsetid, reduceret udledning af partikler og CO2, mindre støj og flere tog til tiden, siger hun.

Togtrafikken påvirkes

Arbejdet kommer til at kunne ses i bybilledet og vil også kunne mærkes af tog- og letbanepassagerer, da arbejdet i længere perioder vil betyde, at togtrafikken til og fra Aarhus H bliver reduceret.

- Vi bestræber os på at mindske generne, men vi kan ikke undgå at kunne høres af de nærmeste naboer, og det er umuligt at køre lige så mange tog til og fra Aarhus H, som vi plejer. Projektet er planlagt, så vi bliver færdige så hurtigt og med så få forstyrrelser som muligt samtidig med, at togene kan køre. Vi kommer til at have tungen lige i munden i hele perioden for at afvikle trafikken, men det vil være en god idé at tjekke Rejseplanen før afrejsen, mens vi er i gang, siger Helle Thambo.

Jernbanevirksomhederne DSB og GoCollective har ligesom Banedanmark forberedt sig på projektet og ændringerne i togdriften.

Fakta om arbejdet med jernbanen i Aarhus:

Det udfører Banedanmark i Aarhus i 2025 og 2026:

- Omfattende fornyelse af spor, sporskifter, afvanding med videre
- Visse mindre hastighedsopgraderinger
- Et nyt spor på Aarhus H - Spor 8 - som gør det muligt at have to tog samtidig ved perron i Spor 7
- En forlængelse af perronerne på Aarhus H inklusiv en afledt flytning af sporskiftezone uden for perronområdet
- Renovering af nuværende cykelparkeringsbro op ad Bruuns Bro
- Forskellige broarbejder som skal skabe tilstrækkelig frihøjde til kørestrømsanlægget under en række broer
- Opgradering af en større vandledning under Værkmestergade i det centrale Aarhus
- Udrulning af det nye signalsystem på Aarhus H og på banestrækningerne ind mod banegården
- Etablering af kørestrømsanlæg med master, køreledning med mere på Aarhus H og på banestrækningerne ind mod banegården

På sporet



Arbejdet med at gøre banegården i Aarhus klar til elektriske tog har været i gang et stykke tid. Aarhus H får eksempelvis et nyt Sport 8. *(Foto: Jesper Christensen)*

- Ombygningen af Aarhus H er et kæmpestort og meget komplekst projekt. Vi følger Banedanmarks omfattende arbejde tæt og etablerer blandt andet bemandet overvågning af togdriften i og omkring Aarhus for at hjælpe kunderne bedst muligt. Og så tilbyder vi vores pendlere med minimum to af stationerne Skanderborg, Aarhus H og Hinnerup på deres Pendlerkort, at de kan søge om og få tilbagebetalt 25 procent i perioden, hvor togdriften er reduceret, siger DSB's informationschef Tony Bispeskov.

- Vores fokus er at få trafikken til at glide så gnidningsfrit som muligt for de rejsende. Mellem Herning og Aarhus kører vi som hidtil med to tog i timen. På strækningen Viborg - Aarhus kører ét direkte tog i timen suppleret af et tog mellem Viborg og Langå, hvor man kan skifte til DSB, som ekstraordinært stopper i Hinnerup. Det giver mulighed for en sammenhængende rejse, selvom vi midlertidigt kører færre tog, siger Mikkel Juul, der er pressechef hos GoCollective.

I resten af 2025 reduceres togtrafikken med omkring 50 procent, og i 2026 er den største påvirkning af togtrafikken en ca. 3 måneder lang spærring af sporene mod Hinnerup/Langå. I to uger i starten af 2026 vil sporene gennem Aarhus desuden være totalspærret, mens det nye signalsystem bliver sat i drift. Her vil der blive indsat togbusser.

Interesserede kan læse mere om projektet Aarhus Helhedsløsning på Banedanmarks hjemmeside, som løbende vil blive opdateret.



Overkørsler bliver opgraderet med bomme i forbindelse med nyt signalsystem

Der er bedre forhold på vej til trafikanter, som skal krydse jernbanen mellem Bramming og Tønder. I forbindelse med det nye digitale signalsystem opgraderer Banedanmark en lang række overkørsler

I den kommende tid udskifter Banedanmark varslingsanlæg og bomme på 48 overkørsler på strækningen mellem Bramming og Tønder. 16 af overkørslerne opgraderes fra at være sikret med lys- og lydsignaler til også at have bomme.

Arbejdet med opgraderingen, der startede for en uges tid siden og ventes afsluttet tirsdag 22. april, er en del af Banedanmarks udrulning af det nye digitale signalsystem, som er ved at afløse det aldrende analoge system, der stadig er i brug flere steder i Danmark.

Det nye udstyr i overkørslerne betyder bedre signalgivning til trafikanter på vejene.

- Med det nye udstyr gør vi signalerne tydeligere for trafikanterne i alle 48 overkørsler, og på den måde bliver det endnu mere trygt at passere overkørslerne. Samtidig bruger vi anledningen til at opgradere 16 overkørsler med

På sporet

bomme, fordi udstyret i overkørslerne alligevel skal udskiftes, så det kan integreres i det nye signalsystem. Dermed gør vi varslingen bedre og løfter sikkerheden yderligere, siger områdechef i Banedanmark, Mads Søndergaard Petersen.

15 af overkørslerne, som før var sikret med lys og lyd, opgraderes til helbomme, mens en enkelt får halvbomme. De resterende 32 får udskiftet det nuværende udstyr med et tilsvarende anlæg, som dog er mere moderne, når det gælder signaler og bommenes placering.

Mads Søndergaard Petersen peger på, at selvom forholdene ved overkørslerne bliver forbedret, er det stadig vigtigt, at man respekterer signaler og bomme, når der kommer tog.

- Der er ingen, der kan være i tvivl, når der kommer et tog. Men vi oplever alligevel indimellem trafikanter, der prøver at snige sig over, før toget kommer. Det er både livsfarligt og ulovligt, siger Mads Søndergaard Petersen.

Mens der arbejdes på de mange overkørsler, vil nogle af dem være spærret for gennemkørsel og passage i kortere perioder. Hovedparten af de berørte overkørsler vil dog være åbne i den ene vejbane. Erfaringsmæssigt kan der også være "børnesygdomme" på overkørslerne efter ibrugtagningen.

Det nye signalsystem mellem Bramming og Tønder tages i brug tirsdag 22. april. På samme tid vil også strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov være klar med nyt signalsystem. På denne hovedstrækning, er der dog kun to overkørsler, som allerede er forsynet med helbomme, og som nu får mere moderne udstyr.

Fakta om opgraderingen:

15 overkørsler opgraderes fra lys og klokkelyd til helbomme

En overkørsel opgraderes fra lys- og lydsignal til halvbomme

32 overkørsler får nyt udstyr, der følger moderne standarder

Der findes to typer helbomme. Enten en enkelt bom, som dækker begge vejbaner, eller to bomme, som dækker en vejbane hver

En halvbom er et anlæg, hvor en enkelt bom dækker halvdelen af vejen

Malerarbejde spærrer bro i Nordvestjylland om natten

Et af de tre buefag på Oddesundbroen, der forbinder Thyholm og resten af Thy med det nordvestlige Jylland syd for Limfjorden, skal males i foråret. Det betyder, at broen bliver spærret for trafik en række nætter i marts, april og juni. Det oplyser Banedanmark

Banedanmark bruger forårs månederne til at male Oddesundbroen, og i år er turen kommet til det sidste af de tre buefag, der bliver malet fra marts til juni. Det betyder, at broen bliver spærret for trafik en række nætter i marts, april og juni. Nætterne bliver blandt andet brugt til at sætte trafikafspærringer og stillads op - og tage dem ned igen - og det sker for at genere trafikken på broen så lidt som muligt.

- Når vi maler broen, beskytter vi stålkonstruktionerne. Det er en del af Banedanmarks løbende vedligeholdelse af Oddesundbroen og er med til at sikre, at broen er i god form, siger Mette Ask Hansen, der er sektionschef hos Banedanmark.

Projektet gennemføres i forårs- og sommer månederne for at sikre, at malingsarbejdet kan udføres ved acceptable temperaturer og fugtforhold.

Opsætning af stillads kræver natspærring

Når Banedanmark maler broen, sættes der et stillads op over såvel jernbanen som vejbanerne. I den forbindelse er det nødvendigt at spærre broen for trafik. Disse dele af arbejdet udføres om natten, for at genere trafikken mindst muligt.

Om Oddesundbroen:

- Oddesundbroen åbnede for trafik i 1938
- Broen er 472 meter lang, og hver enkelt af de tre buefag er 70 meter. Broen er en klapbro, og klappaget spænder over en 30 meter bred sejlrende
- Buefagene er sidst hovedrenoveret i 1987-1988, og der er senest foretaget pletreparation af buefagene i 2007
- Selve malerarbejderne på Oddesundbroen er en kontinuerlig proces. Broklappen blev malet i 2017, første bue er blevet malet i 2020, anden bue blev malet i 2021 og den sidste bue males i år
- I 2022 blev brokonstruktionen under sporet malet i forbindelse med fornyelsen af broens jernbanespor
- Malingen beskytter broens stålkonstruktioner og forventes at holde i 25-40 år

Banedanmark oplyser, at broen åbner kortvarigt for trafikken hver nat klokken 02:30, hvor køretøjer kan passere broen. Udrykningskøretøjer kan altid passere efter aftale med brovagten. Fortov på broen er ikke spærret, så gående og cyklister kan passere.

I de perioder, hvor Oddesundbroen er spærret for biltrafik, opfordrer Banedanmark bilister til og fra Thy til at benytte Rute 26 via Vilsund, Mors og Sallingsund. Der er opsat skilte i området - herunder ved Struer og Vilsund - der gør opmærksom på vejspærringen. Spærringen fremgår også på trafikinfo.dk.

Der kan være enkelte nætter, hvor vejrforhold gør, at stilladsarbejderne ikke kan udføres, og hvor trafikken derfor kan passere broen, selv om der var planlagt en spærring. Det er derfor muligt at tilmelde sig en SMS-service, og modtage en SMS, hvis en planlagt brospærring bliver aflyst.

Det er desuden muligt at holde sig opdateret om natspærringerne på Rute 11/Oddesundbroen på Vejdirektoratets trafikinformationsside, trafikinfo.dk, hvor trafikmeldingen bliver opdateret, hvis en planlagt brospærring bliver aflyst.

Togpassagerer skal desuden være opmærksomme på, at de sene aftenafgange 28.-31. marts og 13.-16. juni erstattes af togbusser.

Det er muligt at planlægge rejsen på Rejseplanen.

Broen er spærret følgende nætter:

- 14. marts klokken 00.05-06.00
- 28.-31. marts klokken 20.00-06.00

- 4.- 9. april klokken 00.05-06.00
- 22. april klokken 00.05-06.00
- 25. april klokken 00.05-06.00
- 29. april klokken 00.05-06.00

- 13.-16. juni klokken 20.00-06.00
- 20.-22. juni klokken 00.05-06.00
- 29. juni klokken 00.05-06.00

Magasinet Bus

Fredag 28. februar 2025 - nummer 2 - 13. årgang

Den kollektive trafik har fået flere passagerer - og flere elbusser

Læs mere side 4 - 5

Højhastighedsbusserne
køre 130 km i timen

Læs mere side 6 - 7

Billigerne er faldet, og busserne kørte
med flere passagerer

Læs mere side 15

Fjernbus kørte fire ture
for 100 år siden

Læs mere side 52 - 59

Busserne i Skanderborg bliver elektriske - og længere

Læs mere side 10

Gik du glip af Magasinet Bus 2 - 2025?
Så hent det her!